Nº 36 - TOMO 20 18 DE ENERO DE 2000



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA COMISION PERMANENTE

QUINTO PERIODO EXTRAORDINARIO DE LA XLIV LEGISLATURA

10ª SESION

PRESIDE EL SEÑOR LEGISLADOR WILSON SANABRIA
(Presidente)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES SEÑORES MARIO FARACHIO Y MARTIN GARCIA NIN
Y LA PROSECRETARIA DOCTORA MARGARITA REYES

Asisten el señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Luis Storace Montes; el señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Conrado Serrentino; el señor Subsecretario de Defensa Nacional, escribano Carlos M. Olarriaga, y las asesoras del Ministerio de Defensa Nacional, contadora Alicia Visos y doctora Silvia Peña

SUMARIO

lo establecido en el artículo 129 de la Constitución de la República, la Comisión Permanente resuelve: 1) Subrayar la importancia que para el país significa la construcción de un nuevo Aeropuerto. 2) Advertir al Poder Ejecutivo que el proyecto de resolución enviado por éste al Tribunal de Cuentas propone una decisión inconveniente para los intereses del Estado uruguayo, en atención a los informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones actuante en la licitación. 3) Exhortar al Poder Ejecutivo a revisar el citado proyecto de resolución, a efectos de dar cabal cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 57 y 59 del Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera (TOCAF).

- Asimismo, se resuelve remitir al Tribunal de Cuentas la versión taquigráfica de lo expresado en Sala. 608

---

6) Se levanta la sesión ....

1) TEXTO DE LA CITACIÓN

"Montevideo, 13 de enero de 2000.

La COMISION PERMANENTE se reunirá el próximo martes 18, a la hora 16, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

1º) Recibir los informes de los señores Ministros de Defensa Nacional doctor Juan Luis Storace Montes, y de Transporte y Obras Públicas ingeniero Lucio Cáceres, relacionados con la Licitación Pública Nº 001/998 para la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Cesáreo L. Berisso".

2º) Mensajes del Poder Ejecutivo solicitando venia para exonerar de sus cargos a:

-un funcionario del Ministerio de Economía y Finanzas (Plazo constitucional vence el 9 de febrero de 2000).

(Carp. Nº 130/99 - Rep. Nº 71/00).

-un funcionario del Ministerio de Salud Pública (Plazo constitucional vence el 9 de febrero de 2000).

(Carp. Nº 131/99 - Rep. Nº 72/00).

Martín García Nin Secretario

Mario Farachio Secretario

NOTA: De conformidad con lo establecido en el artículo 62 del Reglamento del Senado, se incluyeron en el orden del día las venias de destitución por haberse vencido el plazo establecido en el mismo, el día 10 de enero de 2000".

2) ASISTENCIA

Asisten: los señores Senadores **Nahum Bergstein, Susana Dalmás y Guillermo García Costa**, y los señores Representantes **Washington Abdala, Gustavo Borsari Brenna, Brum Canet, Alejo Fernández Chaves, Ramón Legnani, Iván Posada** y **Edison Sedarri Luaces**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 10)

-Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Montevideo, 18 de enero de 2000.

El Poder Ejecutivo remite Mensaje solicitando venia para destituir de su cargo a un funcionario del Ministerio de Educación y Cultura.

-A la Comisión Especial integrada por los señores Legisladores Nahum Bergstein y Guillermo Chiflet.

El Poder Ejecutivo remite Mensajes comunicando haber dictado los siguientes decretos y resoluciones:

por la que se deja sin efecto la autorización para la transposición de créditos presupuestales entre Proyectos de Inversión del Programa 006, Dirección Nacional de Topografía,

por el que se sustituyen partidas presupuestales correspondientes al presupuesto Operativo de Inversiones de la Administración Nacional de Telecomunicaciones al Ejercicio 1999.

-Ténganse presente.

El Ministerio de Relaciones Exteriores remite notas por las que acusa recibo de las reiteraciones de los pedidos de informes presentados en su oportunidad por el señor Senador Helios Sarthou relativos a la difusión realizada a nivel internacional de la descalificación de documentos relacionados con los gobiernos de facto implementados en el Cono Sur y a la Conferencia de las Partes de la Convención sobre Diversidad Biológica celebrada en Cartagena entre los días 22 y 24 de febrero de 1999.

-Oportunamente le fue entregado al señor Legislador Helios Sarthou".

-El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas remite

nota comunicando que el día 18 de enero no se encontrará en el país.

Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 13 de enero de 2000.

Señor Presidente de la Comisión Permanente
Senador Wilson Sanabria
Sr. Presidente

En relación a la citación recibida para concurrir a esa Comisión convocada con motivo de informar sobre la licitación del Aeropuerto Nacional de Carrasco confirmo a Ud. estar dispuesto a concurrir cuando el cuerpo lo disponga. El día **18 de enero** me encuentro fuera del país por lo cual no podré estar presente, excusándome por ello y representará al MTOP el Sr. Subsecretario Ing. Conrado Serrentino.

Sin otro particular, le saluda atte.

Ing. Lucio Cáceres Behrens. Ministro de Transporte y Obras Públicas".

4) SUMINISTRO DE AGUA POTABLE POR PARTE DE OSE EN EL AREA METROPOLITANA. SITUACION DEL MUTUALISMO.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se entra a la media hora previa.

Tiene la palabra el señor Legislador Legnani.

SEÑOR LEGNANI.- Señor Presidente: muy brevemente queremos dejar una constancia acerca del corte de agua de más de un día que sufrió el área metropolitana, ya que pese a haber realizado al respecto pedidos de informes en el momento oportuno -si no recuerdo mal, hace tres semanas-, no hemos recibido ninguna respuesta. Asimismo, tampoco la recibimos cuando en la última sesión de la Comisión Permanente planteamos la posibilidad de invitar a voceros autorizados y al Directorio del Ente Autónomo OSE para tratar el tema, considerando que las declaraciones públicas que han hecho son bastante contradictorias.

Por otra parte, de acuerdo con lo que hemos podido apreciar, han estado en la prensa prácticamente todos los días aduciendo una serie de factores y expresando los esfuerzos realizados por el organismo -que no desconocemos-, pero no parece clara la explicación que se ha brindado. Se dieron versiones contradictorias por parte de OSE y de UTE y no se ha respondido a nuestros pedidos de informes ni a la propuesta de invitación a los efectos de aclarar el tema.

Posteriormente, hemos recibido informaciones respecto a zonas del área metropolitana que sufren carencias y dificultades crónicas para la llegada de agua de OSE.

Solicitamos que la versión taquigráfica de esta primera parte de nuestras palabras sea enviada al Directorio de OSE, a cuya respuesta estaremos atentos.

El otro tema que queríamos plantear consiste en el interés de obtener una información oficial, si es posible con la presencia en Sala del señor Ministro de Salud Pública, respecto a la situación del mutualismo, pues actualmente habría más mutualistas en estado crítico que las que son de público conocimiento. También quisiéramos saber cuáles son las medidas que al respecto ha implementado o piensa implementar el Poder Ejecutivo para los trabajadores y los beneficiarios, quienes muchas veces están en situaciones muy disímiles en cuanto a sus posibilidades de ser aceptados en otros sistemas o instituciones de asistencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

-9 en 9. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

No habiendo más oradores anotados, ha finalizado la media hora previa.

5) RECIBIR LOS INFORMES DE LOS SEÑORES MINISTROS DE DEFENSA NACIONAL Y DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, RELACIONADOS CON LA LICITACION PUBLICA N° 001/998 PARA LA CONCESION DE LA ADMINISTRACION, EXPLOTACION Y OPERACION DE LOS SERVICIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO «CESAREO L. BERISSO».

SEÑOR PRESIDENTE.- Se entra al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término, a fin de recibir los informes de los señores Ministros de Defensa Nacional y de Transporte y Obras Públicas, relacionados con la Licitación Pública N° 001/998 para la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Cesáreo L. Berisso».

La Comisión Permanente da la bienvenida al señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Luis Storace Montes; al señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Conrado Serrentino, y al señor Subsecretario de Defensa Nacional, escribano Carlos Olarriaga.

Tiene la palabra el señor Ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Señor Presidente: para nosotros es un honor concurrir a brindar información a la Comisión Permanente.

En primer lugar, solicito autorización a la Mesa para que ingresen a Sala los asesores que me han acompañado, contadora Alicia Visos y doctora Silvia Peña y, posteriormente, a su llegada, el doctor Fernando Scrigna, Presidente de la Comisión

Asesora de Adjudicaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa entiende que no hay inconveniente en ello, por lo que la Comisión Permanente da su anuencia para que ingresen a Sala los asesores del señor Ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Señor Presidente: agradecemos la presencia de los señores Ministros de Defensa Nacional, doctor Storace, y de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Serrentino, quien en este momento está desempeñando interinamente la titularidad de esa Cartera.

Previamente, quisiera expresar que hemos recibido un llamado telefónico del señor Senador Atchugarry -quien solicitó lo hiciéramos público- para informarnos que, habiendo fallecido un pariente cercano del ingeniero Lucio Cáceres y en virtud de que él no retornará antes de que se realice el sepelio, se hace necesaria la presencia en dicho acto del ingeniero Serrentino, por lo que deberá retirarse de Sala a la brevedad.

Cuando propusimos la convocatoria de esta sesión -que los integrantes de la Comisión Permanente tuvieron la gentileza de acompañar- incluimos en ella al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para que respondiera a un par de preguntas muy escuetas, en virtud de que su intervención en este asunto ha sido lateral. En ese sentido, para liberarlo de su compromiso lo más rápidamente posible, las formularemos a continuación.

En primer lugar, quisiéramos saber si considera que la Comisión Asesora de Adjudicaciones cumple con su cometido de acuerdo con lo que establece el artículo 57 del TOCAF, que establece: «En cada organismo con competencia para gastar, funcionará una o varias Comisiones Asesoras de Adjudicaciones designadas por la autoridad superior del organismo, con el cometido de dictaminar o informar sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado y las necesidades del servicio (...)».

Más adelante, establece: «La Comisión Asesora de Adjudicaciones actuante propondrá la adjudicación, aun cuando haya una sola válida, mediante pronunciamiento fundado».

En segundo término, preguntamos al señor Ministro Interino si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene posición formada con respecto al proyecto de resolución que enviara el Poder Ejecutivo al Tribunal de Cuentas y que está en su órbita.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro Interino.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Señor Presidente: agradezco al señor Diputado Borsari Brenna por habernos permitido salvar este problema que se nos plantea con motivo del fallecimiento de un familiar muy próximo al señor Ministro, habida cuenta de que él está ausente y probablemente llegará recién después de realizado el sepelio.

Con respecto a las preguntas formuladas por el señor Diputado, debemos señalar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tendrá posición formada sobre todo este proceso mientras no disponga del dictamen del Tribunal de Cuentas. Recién en ese momento el Ministerio va a adoptar la posición que corresponda, tal como sucederá con los otros cuatro Ministerios representados en la Comisión Asesora.

No obstante ello -aprovecho para contestar la otra pregunta-, ratificamos la postura asumida por nuestro representante en la Comisión Asesora de Adjudicaciones en el sentido de que ésta debió pronunciarse en forma más categórica con relación a la oferta más conveniente para los intereses de la Administración y las necesidades del servicio, tal como lo establece el artículo 57 del TOCAF, al que hizo referencia el señor Diputado Borsari Brenna.

De todas maneras, respetamos la posición del resto de los integrantes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones que, sobre la base de los requisitos mínimos exigibles y excluyentes, tanto de la oferta técnica como del plan económico-comercial, que figuran en el pliego de condiciones, entienden que se debe establecer el orden de prelación teniendo en cuenta solamente la oferta económica. En ese sentido, y cumpliendo con lo establecido en el pliego de condiciones, consideran que han cumplido con su cometido y han detectado cuál es la oferta más económica para los intereses de la Administración.

Comprendemos que la Comisión Asesora de Adjudicaciones haya aplicado ese criterio para informar como lo hizo, pero es nuestro deber afirmar categóricamente que debió haber un pronunciamiento más firme en cuanto a la oferta más conveniente.

Con esa referencia explicamos el porqué de la observación que hizo nuestro delegado en la Comisión Asesora de Adjudicaciones. Estamos seguros de que el señor Ministro -que llegará al país en las próximas horas- con mucho gusto estará dispuesto a evacuar todas las consultas que se formulen sobre esta instancia y las posteriores.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Señor Presidente: antes de que el señor Ministro Interino se retire, quiero plantear un elemento adicional, que es el informe en discordia que hace el

doctor Enrique Fabini, del 10 de diciembre de 1999.

A los efectos de que sea conocido por los señores Legisladores, voy a dar lectura a dicho informe, que dice lo siguiente: «El procedimiento licitatorio de autos -numeral 1.1.4 'Marco Jurídico' del Pliego de Bases y Condiciones-, se gobierna preceptivamente por el TOCAF aprobado por Decreto Nº 194/97 de fecha 10 de junio de 1997.- A juicio del suscrito -sin ingresar en las consideraciones de fondo vertidas-, se pondera que el informe final producido por la Comisión Asesora actuante no presta cabal satisfacción al cometido que le es inherente 'de dictaminar o informar sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado y las necesidades del servicio', con sujeción a lo prevenido en el artículo 57 del citado Texto Ordenado». Reitero que este informe está firmado por el doctor Enrique Fabini.

Por lo tanto, quiero saber si el señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas lo comparte.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro Interino.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí; lo compartimos.

SEÑOR CANET.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CANET.- Señor Presidente: lamento mucho la desgracia que motiva el retiro de Sala del señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas. Antes de que se retire, quiero agregar una pregunta para tener una noción más clara acerca de todo el proceso licitatorio.

De los nueve consorcios que se presentaron, hubo uno que no fue calificado por razones formales y que luego elevó un recurso. Tenemos conocimiento oficial de que el representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas estuvo discorde con esa decisión, que fue de extremo rigor; el extremo rigor es bueno en el caso de las licitaciones públicas. Si no recordamos mal, la motivación fue el vínculo que una de las empresas integrantes de ese consorcio tenía con el ámbito del aeropuerto, lo que podía significar una ventaja respecto a los otros consorcios.

Por lo tanto, quisiéramos conocer cuál es la opinión del señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas respecto de la visión que se tuvo en ese momento del proceso licitatorio, en cuanto a esa descalificación que se hizo siendo rigurosos en las exigencias, lo que motivó que dicha Cartera, a través de su representante, señalara su discrepancia porque presuntamente se lesionó el derecho de un consorcio allí representado. ¿Ustedes entienden que habría que haber sido más tolerantes ante esta situación o hacen una valoración distinta acerca del grado de compromiso de esa empresa?

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro Interino.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Señor Presidente: creo que debemos ser un poco objetivos y no entrar en el terreno de la subjetividad.

En lo que tiene que ver con la parte formal, o sea, con la discordia que a nivel personal manifestamos en esa oportunidad -nos referimos a la etapa de precalificación-, no tengo ningún empacho en decir que si hoy estuviera ante igual circunstancia, haría lo mismo. No solamente quien habla estuvo discorde, sino también el miembro de la Comisión Asesora de Adjudicaciones en primera instancia; y yo lo ratifiqué en la Comisión que posteriormente se instaló para definir lo que se derivaba de la precalificación efectuada por la Comisión. Pero esa etapa ya culminó; fue superada. Despúes de eso, el Poder Ejecutivo dictó su resolución. En aquella oportunidad entendimos que se podrían haber mejorado las condiciones de competencia en lo que hace a la presentación de ofertas. Pero reitero que es una etapa superada.

Consideramos que lo que en este momento concita el interés de esta Comisión Permanente es el trabajo que está realizando la Comisión Asesora de Adjudicaciones a la luz de las ofertas presentadas, que aparentemente estaría concluido conforme a lo que dictamine el Tribunal de Cuentas.

Desde un punto de vista objetivo, puedo afirmar que la discordia propiamente dicha estaba correctamente establecida, aunque para mí esa instancia está superada.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Señor Presidente: no tenemos otras interrogantes que formular, por lo que nuevamente agradecemos la presencia del señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: soy consciente de que urge el tiempo al señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas, pero quiero que quede claro en Sala el argu-

mento de que se cumplieron correctamente todos los pasos desde el punto de vista procesal. Es así como lo entendí, y puedo percibir que el señor Ministro Interino asiente. Se cumplieron en orden respecto al TOCAF, que es nada menos que la norma madre en esta materia.

La frase que manifestó el señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas en cuanto a que sólo queda por establecer el orden de prelación porque se detectó cuál es la oferta más conveniente, es lapidaria, puesto que, en términos de lo que estamos discutiendo, es casi una sentencia.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro Interino.

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Señor Presidente: me voy a permitir aclarar el concepto de mis apreciaciones con respecto a lo derivado del orden de prelación y a la diferencia aparente que existe entre la postura de nuestro representante en la Comisión Asesora de Adjudicaciones y el informe de los restantes miembros.

La Comisión Asesora de Adjudicaciones, sobre la base de que el pliego así lo determina, una vez establecida la aplicación de los requisitos mínimos excluyentes -por ejemplo, la presentación de la oferta técnica o del plan económico-comercial-, consideró que para definir el resultado de la adjudicación sólo quedaba la determinación del orden de prelación, derivado de la oferta económica, o sea, en base al canon ofrecido por las tres ofertas que según el informe habían cumplido con los requisitos mínimos excluyentes. Estoy repitiendo lo que establece el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones. En nuestro caso particular, nuestro delegado entendió que, sin llegar a ser tan precisos en la repetición de palabras que provienen del pliego de condiciones, la Comisión podría haber sido más categórica en el sentido de decir que, habiéndose cumplido con esto, entendía que esta oferta era la más conveniente para los intereses de la Administración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Señor Presidente: al comenzar el análisis profundo de este asunto, agradecemos a la Comisión Permanente que haya aprobado por unanimidad la citación a los señores Ministros en virtud de la importancia del tema que nos convoca: la Licitación N° 001/998 para la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Cesáreo L. Berisso», en régimen de concesión de obra pública.

He dicho que son múltiples las causas por las cuales sentimos una honda preocupación por este tema y que son muy profundas las dudas que nos provocan los documentos que obran en nuestro poder, atinentes al rumbo que ha tomado esta licitación, una de las más importantes en la historia de nuestro país.

Para ilustrar sucintamente a los señores Legisladores, debo decir que este proceso licitatorio ha tenido dos etapas. La primera fue la de precalificación con pliego específico, y la segunda correspondió a la licitación propiamente dicha, con pliego específico y dos etapas: sobre N° 1, con la oferta técnica, y sobre N° 2, con la oferta económica. Dicho proceso ha desembocado en la calificación de tres empresas o consorcios, que han superado las etapas que hemos descrito.

Dichas empresas o consorcios son: 1) Consorcio MVD Servicios Aeroportuarios, integrado por YVR Airport Services, Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., Neutral S.A. y Acodike Supergás S.A; 2) Consorcio Aeropuertos del MERCOSUR (CAM), integrado por Aeroports de París, Campenon Bernard SGE, Colier S.A, Cegelec y Marubeni Corporation; 3) Consorcio Uruguayo Español Carrasco (CVEC), integrado por AENA Servicios Aeronáuticos S.A., Grupo Ferrovial S.A., Aldeasa S.A, Abengoa S.A., TEYMA Uruguay S.A. y Cofides S.A.

En la actualidad el procedimiento se encuentra en el Tribunal de Cuentas a los efectos de dar cumplimiento a su intervención preventiva en los gastos para certificar su legalidad, según lo establece el literal B) del artículo 211 de la Constitución de la República.

Entendemos pertinente, entonces, que el Poder Legislativo tome conocimiento profundo del caso ya que también es el órgano de contralor por excelencia de los actos del Poder Ejecutivo. Hemos logrado que este asunto tome estado parlamentario, pues este Poder no puede ni debe estar ajeno a este proceso licitario.

Hemos leído con atención todo lo relativo al seguimiento que de este asunto y con preocupación ha hecho la Cámara de Diputados, concretamente la Comisión de Defensa Nacional y, en especial, uno de sus integrantes que también es miembro de esta Comisión Permanente. Me refiero al señor Legislador Canet, quien ha seguido el caso con ponderación, seriedad y responsabilidad, y no dudamos en reconocerlo públicamente, aun cuando sea representante de otro partido político.

Sin duda, éste es uno de los casos en los que las tan invocadas políticas de Estado deberían estar presentes. Las políticas aeroportuarias implican decisiones de carácter económico, financiero y turístico, pero además, y sobre todo, una concepción geopolítica trascendente. Pensemos solamente que esta decisión va a abarcar nada menos que cinco períodos de gobierno, ya que la concesión es por veinticinco años, con opción

a cinco más. No creo, pues, que se trate de una medida de gobierno que pueda tomarse sin un amplio consenso político, y no estoy hablando, naturalmente, de unanimidades, porque en democracia es casi imposible lograrlas. Sí se trata de obtener, reitero, un amplio consentimiento político para esta concesión. Pero esto lo trataremos más adelante; nos referimos a la decisión estratégica acerca de qué aeropuerto tenemos y de qué aeropuerto queremos.

Ahora continuaremos con el análisis del proceso licitatorio y plantearemos nuestras objeciones específicas que, como hemos dicho, son profundas.

Las leyes siempre tienen primacía sobre los pliegos de licitaciones. Como todos sabemos, las disposiciones legales son de rango superior a las disposiciones que establezca cualquier pliego de condiciones generales y particulares. Este principio es aplicable a todo procedimiento administrativo de contratación, es decir que primero se estará a lo que establece la ley y luego a lo que dice el pliego de condiciones.

Las normas legales aplicables a todo procedimiento de contratación han sido unificadas en un Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera -TOCAF-, aprobado por el Decreto N° 194/97.

Entonces, ¿cómo debe regirse el proceso licitatorio que nos atañe y cualquier otro? Por las normas en vigencia, el TOCAF y la Constitución de la República, y además por lo establecido en el pliego de condiciones.

¿Qué dispone el TOCAF en su artículo 57, que ya hemos invocado? Dicho artículo establece: «En cada organismo con competencia para gastar funcionará una o varias Comisiones Asesoras de Adjudicaciones designadas por la autoridad superior del organismo, con el cometido de dictaminar o informar sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado y las necesidades del servicio».

Esta es una de las normas clave, de mayor relevancia, en todo proceso licitatorio. No es necesario recurrir al análisis doctrinario puesto que la claridad de la letra de esta norma nos exime de mayor análisis. A su vez, el propio artículo 57 preceptúa que «La Comisión Asesora de Adjudicaciones actuante propondrá la adjudicación, aun cuando haya una sola válida, mediante pronunciamiento fundado. Dicho pronunciamiento tendrá carácter de dictamen o informe para el ordenador del gasto y no creará derecho alguno a favor del oferente seleccionado».

Esta es la otra norma fundamental que en toda licitación ha de observarse so pena de incurrir en graves irregularidades en cualquier proceso licitatorio. Además, el propio Poder Ejecutivo, en el Pliego de Bases y Condiciones para otorgar la concesión de obra del mencionado aeropuerto, en el punto 1.1.4 «Marco Jurídico», como no podía ser de otra manera establece: «El presente llamado se rige por las normas constitucionales, legislativas y reglamentarias de la República Oriental del Uruguay y en particular por lo siguiente: el Decreto-Ley N° 15.637 de fecha 28 de setiembre de 1984; el TOCAF aprobado por el Decreto N° 194/997 de fecha 10 de junio de 1997 y sus posteriores modificaciones; las leyes y actos administrativos de la materia que se encuentren vigentes; Resoluciones, Comunicaciones y Aclaraciones que realice la Administración; el Pliego de Bases y Condiciones que rigió la Primera etapa del presente llamado en lo que corresponda; el presente Pliego de Bases y Condiciones, los anexos y los apéndices que lo integran».

Quiere decir que el propio Poder Ejecutivo, en su pliego de precalificación y calificación, ha establecido un ordenamiento acerca de cuáles son las normas legales y constitucionales a las que debe atenerse toda licitación, amén del Pliego de Bases y Condiciones, y yo creo que no se ha cumplido con lo preceptuado en el artículo 57 del TOCAF, puesto que la Comisión Asesora de Adjudicaciones no dictaminó sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado ni propuso la adjudicación mediante pronunciamiento fundado.

Así lo advirtió el doctor Enrique Fabini, miembro de la Comisión Asesora de Adjudicaciones en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al dejar plasmada su discordia en el informe de dicha Comisión del día 10 de diciembre de 1999. Y no me resisto a la tentación de volver a leerlo: «A juicio del suscrito -sin ingresar en las consideraciones de fondo vertidas-, se pondera que el informe final producido por la Comisión Asesora actuante, no presta cabal satisfacción al cometido que le es inherente 'de dictaminar o informar sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado y a las necesidades del servicio', con sujeción a lo prevenido en el artículo 57 del citado Texto Ordenado». Aquí está -si algún señor Legislador la necesita, estamos a disposición para hacerle una fotocopia- la discordia del doctor Enrique Fabini en el informe del 10 de diciembre de 1999.

Por lo tanto, la Comisión Asesora, desde nuestro punto de vista, no ha cumplido correcta ni completamente con sus cometidos.

En el correr de esta exposición voy a realizar algunas preguntas que después, con mucho gusto, acercaremos por escrito al señor Ministro de Defensa Nacional.

Una de ellas es, por ejemplo: ¿el señor Ministro piensa que la Comisión Asesora de Adjudicaciones ha cumplido con la obligación del artículo 57 del TOCAF acerca de dictaminar sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado? Desde mi punto de vista, la Comisión Asesora de Adjudicaciones estaba dando a entender algo en su informe del 25 de octubre, que más adelante veremos. Además, estaba poniendo una luz amarilla al Poder Ejecutivo sabiendo, sin lugar a dudas, que una de las principales empresas participantes estaba en gravísimas dificultades económico-financieras y patrimoniales. Tanto es así que la Comisión Asesora de Adjudicaciones, en su informe del 28 de junio de 1999, en el punto V) «Recomendación», donde se analiza si se ha cumplido con los requisitos mínimos técnicos excluyentes y con los requisitos mínimos excluyentes del plan económico-comercial -pido que

se preste suma atención a lo que dice esta recomendación, presentada por funcionarios del Poder Ejecutivo-, expresa: «Emitido el dictamen precedente» -dice la Comisión, reitero, en su punto V) «Recomendación»- «que en esta Etapa se ha referido exclusivamente a la evaluación de las Ofertas Técnicas, cabe señalar que de acuerdo al Anexo II -Carta de Presentación del Pliego de Bases y Condiciones 2ª. Etapa-, todos los Oferentes Precalificados presentaron sus propuestas, ratificando y afirmando '...que no han existido cambios en la situación jurídica, económico-patrimonial y financiera a la fecha...', esto es al 26 de abril de 1999, día de apertura del Llamado.- En el mismo sentido, todos los Oferentes Precalificados se obligaron en la primera etapa a '...comunicar todas las modificaciones que se hayan producido respecto a las informaciones oportunamente dadas...' (Artículo 20 Pliego de Precalificación)».

Reitero: se obligan en la primera etapa a comunicar todas las modificaciones que se hayan producido respecto a las informaciones oportunamente dadas.

Agrega la Comisión Asesora: «Continúa vigente, entonces, la Declaración Jurada original de los Oferentes Precalificados de '...que todos los antecedentes, documentos, información, folletos, etc. son exactos y verdaderos' (Formulario K del Pliego de Precalificación).- De todos modos, la Comisión Asesora de Adjudicaciones entiende necesario, dado el tiempo transcurrido y la importancia del Llamado, que previo a la intervención del Tribunal de Cuentas de la República y al dictado de la Resolución de Adjudicación por parte del Poder Ejecutivo, se requiera documentación actualizada que permita constatar que se mantiene vigente la capacidad económico-patrimonial y financiera tenida en cuenta en la Etapa de Precalificación".

Pregunto al señor Ministro si no se ha advertido, mejor dicho, si el Poder Ejecutivo no ha advertido que la Comisión Asesora de Adjudicaciones estaba poniendo aquí una luz amarilla de tanta intensidad que ya parecía como roja. ¿Por qué haría estas constancias la Comisión Asesora de Adjudicaciones sino porque estaba advertida de la grave situación de una de las empresas? ¿Por qué dejaría constancia de algo tan natural y obvio -puesto que lo dice en los pliegos- en el sentido de que los Oferentes Precalificados presentaron sus propuestas ratificando y afirmando "...que no han existido cambios en la situación jurídica, económico-patrimonial y financiera a la fecha", esto es, al 26 de abril de 1999, día de apertura del llamado? ¿Por qué dejaría la constancia de algo tan natural y obvio, de algo que está establecido en el artículo 20 de Pliego de Precalificación, en el sentido de que "todos los oferentes precalificados se obligaron en la primera etapa a comunicar todas las modificaciones que se hayan producido respecto a las informaciones oportunamente dadas..."? ¿Por qué en su Recomendación la Comisión Asesora de Adjudicaciones dice que "Continúa vigente, entonces, la Declaración Jurada original de los Oferentes Precalificados de "...que todos los antecedentes, documentos, información, folletos, etc. son exactos y verdaderos", puesto que esto está establecido como obligación en el formulario K del Pliego de Precalificación? ¿Por qué habiendo ya declaraciones juradas preceptivas recomienda que "De todos modos, la Comisión Asesora de Adjudicaciones entiende necesario" -aquí está el documento- "dado el tiempo transcurrido y la importancia del Llamado, que previo a la intervención del Tribunal de Cuentas de la República y al dictado de la Resolución de Adjudicación por parte del Poder Ejecutivo, se requiera documentación actualizada que permita constatar que se mantiene vigente la capacidad económico-patrimonial y financiera tenida en cuenta en la Etapa de Precalificación"? ¿El Poder Ejecutivo no advirtió que se estaba preconstituyendo la demoledora argumentación, que vendría después en el informe del 25 de octubre de 1999, respecto de una de las empresas licitantes?

El 26 de abril de 1999, el Consorcio MVD, en carta dirigida al Poder Ejecutivo -que tengo aquí presente y que, si algún señor Legislador quiere tenerla en su poder, con mucho gusto se la haremos llegar-, expresa: «(...) declaramos bajo juramento que: 1) Conocemos y aceptamos los términos de los Pliegos de Bases y Condiciones, sus Anexos, Apéndices, Resoluciones, Comunicados, Aclaraciones y las normas que regulan este procedimiento.- 2) Ratificamos como exactos y verdaderos todos los antecedentes, documentos, información, folletos, etc., que fueron presentados en la primera etapa de este procedimiento y que no han existido cambios en la situación jurídica, económico-patrimonial y financiera de los miembros del oferente a la fecha, obligándonos» -dice la declaración de MVD- «a comunicar las modificaciones sustanciales que puedan acaecer durante el desarrollo de estos procedimientos».

Lo propio hizo la empresa TRIBASA, documento que también tenemos en nuestro poder. En él se expresa: «Montevideo, 26 de abril de 1999.- (...) declaro bajo juramento que: 1) Conozco y acepto los términos de los Pliegos de Bases y Condiciones, sus Anexos, Apéndices, Resoluciones (...)», etcétera. «2) Ratifico como exactos y verdaderos todos los antecedentes, documentos, información, folletos, etc. que fueron presentados en la PRIMERA ETAPA de este procedimiento y que no han existido cambios en la situación jurídica, económico-patrimonial y financiera a la fecha, obligándome a comunicar las modificaciones sustanciales que puedan acaecer durante el desarrollo de estos procedimientos». Y recalco la fecha: 26 de abril de 1999.

Señor Presidente, señor Ministro, señores Legisladores: no voy a ser yo quien diga que estamos ante una declaración jurada falsa, ni quien diga que se ha inducido a error a la Administración. Mucho más terminante y contundente será el documento oficial que pasaré a leer y a dar a publicidad, es decir, el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, de 25 de octubre de 1999, que tenemos aquí, en nuestro poder, para hacerlo público. Dice en su numeral 11): «La Comisión Asesora de Adjudicaciones, con el asesoramiento de Lufthansa Consulting, analizó y evaluó las tres ofertas presentadas y con fecha 28 de junio de 1999 emitió su informe. De las conclusiones resulta que las tres ofertas MVD, CAM y CUEC cumplen con los 'Requisitos Mínimos Técnicos Excluyentes' y con los

'Requisitos Mínimos Excluyentes del Plan Económico/Comercial' exigidos en el Anexo IV, A y B del Pliego de Bases y -por ende- satisfacen los requerimientos del objeto del llamado en cuanto a las necesidades del futuro aeropuerto. En mérito a ello, los tres oferentes quedaron habilitados para la apertura de sus respectivas Ofertas Económicas».

Veremos cómo, señor Presidente, después de establecer el orden de prelación que surge de la apertura de la oferta económica, se nos demostrará por parte de la propia Comisión Asesora de Adjudicaciones que no se mantiene la capacidad económico-patrimonial y financiera tenida en cuenta en la etapa de precalificación.

Sigue diciendo la Comisión Asesora: «14) Se procedió a la Apertura de la Oferta Económica de los Tres Oferentes según consta en acta de fecha 18 de agosto de 1999, resultando que el canon ofrecido, por Unidad de Trabajo fue el siguiente», y lo enumera: «Consorcio MVD - U$S 10.15; Consorcio CAM - U$S 9.01; Consorcio CUEC - U$S 8.73». En seguida, la Comisión Asesora de Adjudicaciones pasa en su informe al numeral III), «Consideraciones», al comienzo del cual establece el principio general del TOCAF que recoge el Pliego de Bases y Condiciones en el numeral 1.4.11: «El Poder Ejecutivo resolverá la adjudicación a favor de la oferta que considere más conveniente a los intereses del Estado uruguayo, considerando el dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones".

Aquí viene la parte sustancial del informe, donde se analiza la situación financiera del Consorcio MVD. Y dejo constancia de que nosotros estamos haciendo esta exposición y requiriendo el esfuerzo de la Comisión Permanente y de los señores Ministros con un espíritu constructivo, como explicaremos después.

Pido atención a lo que se dice en el informe que estamos siguiendo.

De los elementos anteriormente expuestos surge: «Los indicadores del Consorcio MVD muestran una disminución considerable en el puntaje correspondiente a Capacidad Financiera a medida que nos acercamos al momento actual. Esta situación se explica por la variación en los indicadores de la empresa Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., que constituye el 50% del Consorcio. Lo expuesto amerita un análisis más detallado a través de otros indicadores y su evolución, teniendo en cuenta además que este Consorcio fue precalificado con un 52% (16 en 30) del puntaje previsto para el factor Capacidad Financiera". Esto lo está diciendo, repito, no este Legislador, sino la Comisión Asesora de Adjudicaciones.

Continúa: "El Consorcio CAM presenta también una baja en el período, debido a los indicadores de la empresa Marubeni que constituye un 15% del Consorcio. Esta disminución se considera de menor relevancia, dado que este Consorcio fue precalificado con una Capacidad Financiera de 66,7% (20 en 30). Los indicadores del Consorcio CUEC muestran una mejoría con respecto a los de la Etapa de Precalificación".

Y viene ahora el análisis específico de la Comisión Asesora sobre el Consorcio MVD. Dice: «Situación Financiera.- Dado lo anteriormente expresado se procedió a efectuar un análisis financiero profundo de la empresa Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., que constituye el 50% del Consorcio MVD y es quien en mayor medida aún es factor determinante en el resultado de los indicadores de la Capacidad Financiera del mismo: a) El Patrimonio Neto de la empresa comenzó a disminuir a partir de 1997 -el último año presentado para la etapa de precalificación fue el año 1996- siendo la reducción de 13% en dicho año y un 26% adicional en 1998.- b) El Pasivo a Corto Plazo se incrementó 16% en 1997 y 32% en 1998 y la evolución del mismo con respecto al Pasivo Total fue de aproximadamente 60% en 1996, siendo casi del 80% en 1998».

Y sigue el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones: "Lo más relevante es la tendencia progresiva en el desmejoramiento de los indicadores mencionados, a medida que sus resultados se aproximan al presente.- c) Dentro del Activo Total, las 'Cuentas y estimaciones por cobrar' representan en 1998 un 55%, de las cuales un 86% son cuentas a cobrar de las Compañías controladoras y afiliadas. Por lo tanto, el 48% del Activo Total corresponde a cuentas a cobrar de las compañías integrantes del Grupo TRIBASA S.A. de C.V. Es de señalar que en función de la calificación del riesgo de los créditos del Grupo, que se les efectuara recientemente, la realización de estos activos es de baja probabilidad de recupero.- d) Dentro del Activo, el rubro 'Otras cuentas por cobrar' incluye una partida de U$S 59:300.000 (rescate carretero por parte de un Gobierno estatal de Méjico), que los auditores observan por no haber obtenido de la empresa evidencia suficiente sobre su cobrabilidad.- e) Surge también del informe de los auditores, una observación respecto a que debería reclasificarse la deuda a largo plazo por U$S 112:935.000 al 31/12/98 como créditos a corto plazo, ya que la empresa no cumplió con algunas de las obligaciones establecidas en los contratos de deuda respectivos. Tanto lo revelado en este literal como en el anterior, de ser computados en la forma que se describen, empeorarían aún más los indicadores del literal b).- f) Con respecto a la rentabilidad, surge que de una utilidad antes de impuestos de U$S 74:000.000 en 1994 (aproximadamente 17% del Patrimonio Neto), la empresa comenzó a tener pérdidas a partir de 1996, siendo la del último balance al 31/12/98 de U$S 113:402.000 que representa el 33% del Patrimonio Neto. A su vez, el margen bruto de utilidad bajó del 15% en 1996 al 2,5% en 1998.- g) De la información aportada por el Oferente, surge que la empresa Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., representa aproximadamente el 50% del Grupo TRIBASA S.A. de C.V. (55% del Patrimonio Neto y 48% de los Ingresos).- El Oferente presentó junto con los antecedentes adicionales solicitados, el informe del Grupo TRIBASA S.A. de C.V. correspondiente al 1er. y 2do. Trimestre de 1999, del cual se destacan los siguientes aspectos:» -paso a leer los puntos en los que concluye la Comisión Asesora- «La falta de liquidez del Grupo sigue provocando atrasos en el cumplimiento de las obras públicas internas y de los proyectos de concesión internacionales.- El capital de giro al cierre del primer Semestre de 1999 era negativo por U$S 1.039:000.000

(coeficiente de liquidez del 0,25) comparado con un importe negativo al 30 de junio de 1998 de U$S 124:000.000 (...) El grupo TRIBASA S.A. de C.V. continúa vendiendo su participación en diversas concesiones como forma de obtener recursos para disminuir su pasivo. En julio de 1999, vende la correspondiente al Ferrocarril del Sureste de Méjico".

Y el informe de la Comisión Asesora -no es este Legislador el que habla, sino la Comisión Asesora de Adjudicaciones nombrada por el Poder Ejecutivo- continúa: «A fines de 1998, el Grupo anunció la implementación de un Plan Estratégico que contempla: inyección de capital, reducción de la deuda corporativa, refinanciación de deuda corporativa, venta de activos fijos, reducción de gastos administrativos. Al cierre del segundo trimestre de 1999, no se reflejan aún los resultados del mismo en los estados contables del Grupo».

El literal h) dice lo siguiente: «En abril de 1999, la calificadora Standard & Poor's, calificadora de riesgos reconocida internacionalmente, bajó la calificación de riesgo crediticio a SD» -quiere decir «selective default», o sea, incumplimiento selectivo- «del grupo TRIBASA S.A. de C.V., producido a partir de la dilación del pago de U$S 26:000.000 de amortización de capital de bonos emitidos por el Grupo».

Todos saben que estas calificadoras internacionales empiezan con una triple A y continúan con B, C y D, y establecen qué empresas -como ésta- tienen incumplimientos selectivos en esta categoría.

El literal i) del informe de la Comisión Asesora establece: «El valor de las acciones del grupo TRIBASA S.A. de C.V. que se cotizan en la Bolsa de Valores de Nueva York» -tengo en mi poder un informe de último momento bajado por Internet, por lo que cualquiera de ustedes puede acceder a él, de los valores de las acciones de esta empresa- "era en la época en que se efectuó la precalificación de U$S 6, sufriendo una caída pronunciada a partir de marzo de 1998, ubicándose actualmente en valores inferiores a U$S 1", como lo dice este informe. «Esto es consecuencia de la rebaja de su patrimonio y de la expectativa pesimista de los inversores respecto a la incertidumbre de la obtención de beneficios futuros».

Dice la Comisión Asesora de Adjudicaciones: «Del análisis efectuado surge con claridad» -préstese atención- «una variación sustancial de la situación económica, financiera y patrimonial de este Consorcio debido a la situación de Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., que constituye el 50% del Consorcio Oferente, que no es coyuntural sino que al contrario se comprueba una tendencia de deterioro durante los tres últimos años, acelerándose desde 1998 a la fecha».

¿Qué camino, entonces, señor Presidente, va a seguir el Poder Ejecutivo luego de este demoledor informe, que no es de este Legislador, sino de la Comisión Asesora de Adjudicaciones nombrada por el Poder Ejecutivo?

Como dijimos, queda absolutamente comprobado que la declaración del Consorcio MVD, de fecha 26 de abril de 1999 que hemos mostrado aquí, es falsa, y es por tanto una de las posibles causas de descalificación establecidas por el propio pliego licitatorio. Ahora el pueblo uruguayo conoce esta situación y el porqué de nuestras profundas dudas que hoy son convicción, porque estos documentos nadie los puede desmentir.

Y para nuestra perplejidad más absoluta, el numeral IV) del informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, que tengo aquí en mis manos, remata: «Por todo lo expuesto, esta Comisión Asesora de Adjudicaciones concluye que de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 1.4.8 del Pliego de Bases y Condiciones, el Orden de Prelación es el detallado en el numeral II de este informe, aconsejándose tener presente las consideraciones efectuadas en el numeral III».

Es decir que luego de demoler con argumentos técnicos irrebatibles la posición de TRIBASA S.A., poseedora del 50% de MVD, dice que el orden de prelación es tal, pero que hay que tomar en cuenta las consideraciones descritas que, sin duda, descalifican desde nuestro punto de vista a MVD.

Si no fuera por lo serio de este asunto, señor Presidente, nos movería por lo menos a hilaridad; pero es patético que quienes tienen la obligación legal de pronunciarse -porque así lo indica el TOCAF y lo puede leer cualquiera-, la eludan.

¡El Consorcio MVD debió ser descalificado por haber realizado una declaración jurada falsa y por haber inducido a error o a engaño a la Administración! Y esto, por lo menos, sin entrar a leer el Código Penal.

¿Cuál es, entonces, señor Presidente, el criterio de la oferta más conveniente a los intereses del Estado? Pasemos a este otro tema.

El artículo 59 del TOCAF es la norma que rige este asunto. Dice así: «La adjudicación se hará a la oferta que se considere más conveniente, apreciando el dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones sin que sea preciso hacer la adjudicación a favor de la de menor precio, salvo en identidad de circunstancias y calidad».

Es claro lo que establece este artículo acerca de que no es preciso adjudicar a la oferta de menor precio. Así como, «mutatis mutandis», tampoco debería serlo a la de mayor precio. Hay un cúmulo de circunstancias y elementos para ponderar en una licitación. Así, esta misma del Aeropuerto Internacional de Carrasco en esta etapa estableció en sus pliegos tres criterios de evaluación, los que se dividen en tres grupos y en cada uno se fue asignando un porcentaje a las empresas competidoras.

El primer factor es la estrategia aeroportuaria, comercial y empresarial, al que se asigna 25%; el segundo es la experiencia y antecedentes de los proponentes, con 45%; y el tercero es la capacidad financiera, con 30%.

Y el informe remata: «A los efectos de la evaluación se utilizarán criterios cuantitativos y cualitativos. Precalificarán únicamente los participantes que a su vez obtengan un puntaje mínimo del 70% del total de los factores evaluados».

Según la ponderación de estos tres factores, las tres empresas en cuestión precalificaron con los siguientes puntajes: CAM con 87 puntos, CUEC con 86 puntos, y MVD con 72 puntos.

¿Tienen conocimiento el señor Presidente, el señor Ministro, los señores Legisladores, el país entero, de que el Consorcio MVD computó al momento de ser precalificado, 16 puntos, de los 72 obtenidos, por su capacidad financiera?

¿Y se tiene conocimiento de que al momento actual, según los propios datos de la Comisión Asesora de Adjudicaciones que nombró el Poder Ejecutivo, dicho consorcio computa por su capacidad financiera 11 puntos?

No lo digo yo, sino el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones en este documento que les estoy mostrando.

Quiere decir que la capacidad financiera de MVD ha disminuido de tal forma que computa 5 puntos menos y, por lo tanto, al día de hoy no tendría 72 puntos, sino 67, lo cual lo pondría fuera del mínimo exigible de 70 puntos establecidos por el Poder Ejecutivo para precalificar.

¿Cuál es, entonces, la oferta más conveniente a los intereses del Estado, señor Ministro, según los propios datos que he leído de la Comisión Asesora de Adjudicaciones en su informe del 25 de octubre de 1999?

Quisiera que por Secretaría se repartiera este documento que avala lo que estoy diciendo.

Queda demostrado, señor Presidente, que en este caso la oferta más conveniente a los intereses del Estado uruguayo, que es lo único por lo que debemos velar, no se identifica con la de mayor canon o precio. Muy por el contrario, deben tomarse en cuenta los tres criterios de evaluación antes descritos y ponderar, en su conjunto, en dónde se sitúa el verdadero interés del Estado.

Inclusive, hay antecedentes importantes que debió tomar en cuenta el Poder Ejecutivo. El propio Tribunal de Cuentas, en su resolución sobre la licitación de la terminal de contenedores del Puerto de Montevideo, estableció: «Que aun cuando el objetivo final del proceso sea el de asegurar un servicio al mínimo costo para el usuario final, no deben ser descartados todos aquellos otros elementos y condiciones técnicas que harán posible, a través de una necesaria comparación, que la adjudicación recaiga en la oferta más conveniente a los intereses del Estado y a las necesidades del servicio, como expresan los artículos 45 y 59 del TOCAF».

Como hemos demostrado, los informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones indican el orden de prelación conforme al pliego y destacan que deben considerarse las constancias efectuadas respecto a la situación económico-financiera y patrimonial de la empresa TRIBASA y, por lo tanto, del Consorcio MVD. Dichas constancias son gravísimas, como hemos visto.

Podemos concluir sin dudar, de acuerdo con lo expuesto, que si bien la Comisión Asesora de Adjudicaciones efectúa el orden de prelación indicado en el pliego, también pondera otros factores que hacen al criterio de la oferta más conveniente a los intereses del Estado: 1) Informe del 28 de junio de 1999: solicita se actualice información sobre la situación económico-financiera y patrimonial de los oferentes. 2) Informe del 25 de octubre de 1999: establece que el Poder Ejecutivo debe considerar la grave situación económico-financiera y patrimonial de TRIBASA. 3) Informe del 10 de diciembre de 1999: indica que no existen razones para modificar lo ya establecido, destacando en el punto número 2.2 que se debe analizar si se mantiene la capacidad económico-patrimonial y financiera de los consorcios oferentes.

Si la Comisión Asesora de Adjudicaciones hubiera entendido que se adjudicaba exclusivamente por el canon, no habría analizado otros aspectos ni efectuado las constancias indicadas. De allí que la Comisión Asesora de Adjudicaciones, en su último informe, incurre en grave contradicción.

De las conclusiones de los informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, un lector desprevenido sólo podría interpretar que excluye a quien queda en primer término por canon -es decir, a MVD-, en virtud de la gravedad de la situación planteada.

Por lo tanto, creo que el proyecto de resolución enviado por el Poder Ejecutivo al Tribunal de Cuentas no se ajusta a lo dispuesto por el artículo 59 del TOCAF.

Voy a leer algunos de los considerandos de esta resolución -creo que sin firmas de los Ministros- enviada al Tribunal de Cuentas de la República.

En su Considerando II establece: «Que el sistema de evaluación y análisis de los proyectos, fundado en la comparación de cada Oferta Técnica con parámetros previamente determinados (...), brindó a este proceso un alto grado de objetividad e imparcialidad».

No es así, desde que no hubo una comparación integral de las ofertas. En la evaluación de las propuestas se aplicaron las disposiciones del pliego, sin tomar en cuenta las disposiciones legales que priman sobre aquélla.

El Considerando III de la resolución enviada por el Poder Ejecutivo reza: «Que luego de un pormenorizado análisis de los proyectos, que contó con el asesoramiento de Lufthansa Consulting, en el que se verificó el cumplimiento de los Requisitos Mínimos Excluyentes Técnicos y del Plan Económico

Comercial, se concluyó que todas las Ofertas cumplieron con dichos Requisitos exigidos en el Pliego de Bases y Condiciones (...). Asimismo, se realizaron ajustes técnicos y observaciones (...) teniendo en cuenta la Guía de Elementos Técnicos del Anexo IV C».

Esto tampoco es así, ya que la Comisión Asesora de Adjudicaciones indica que debe considerarse la grave situación económico-financiera y patrimonial de TRIBASA.

En el Considerando IV el Poder Ejecutivo establece: «Que el numeral 1.4.8 del Pliego de Bases y Condiciones fijó la conveniencia que debe tener en cuenta la Comisión Asesora de Adjudicaciones en oportunidad de informar, al establecer que su cometido es formular un orden de prelación fundado en el canon ofrecido, y el numeral 1.4.11 establece que el Poder Ejecutivo adjudicará a favor de la oferta que considere más conveniente a los intereses del Estado uruguayo, considerando el dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones».

La Comisión Asesora de Adjudicaciones se limitó a establecer el orden de prelación según el canon ofrecido, sin proponer adjudicar, como lo que exige el artículo 57 del TOCAF. Además, contradice el principio de legalidad, que establece que debe adjudicarse a la oferta más conveniente. Fijar el orden de prelación establecido por el canon es un cometido adicional de la Comisión Asesora de Adjudicaciones.

El Considerando V de la resolución del Poder Ejecutivo dice: «Que la Comisión Asesora de Adjudicaciones, en cumplimiento del numeral 1.4.8 del Pliego de Bases y Condiciones, formuló el orden de prelación fundado en el canon ofrecido y a los efectos del numeral 1.4.11 analizó la documentación actualizada de la información económica, patrimonial y financiera presentada por los Consorcios Oferentes».

¡Claro que formuló el orden de prelación según el canon ofrecido y que analizó la documentación de la información económica, financiera y patrimonial de los consorcios oferentes! ¿Y qué pasó? ¿Qué dijeron la Comisión Asesora de Adjudicaciones y el Poder Ejecutivo? ¿Se tomó o no en cuenta que si hoy se realizara una ponderación de los tres requisitos establecidos en los pliegos, el Consorcio MVD no precalificaría?

El Considerando VI dice: «Que del informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones surge que el canon mayor fue ofrecido por el Consorcio MVD, lo cual de acuerdo a las proyecciones de tráfico realizadas por Lufthansa Consulting, aplicado a la totalidad del período de concesión, resulta una diferencia de U$S 87:878.390 respecto del segundo oferente en beneficio del Estado uruguayo».

Pero ¿es que el Poder Ejecutivo no ha hecho siquiera la comparación tan elemental de todos los factores, es decir, canon, inversión a largo plazo, y todos los demás elementos que figuran en el pliego de licitación?

El Considerando VII establece: «Que analizada la situación económica, patrimonial y financiera del Consorcio MVD, en base a los mismos indicadores y parámetros fijados en la Etapa de Precalificación, mantiene su condición de precalificado, siendo este aspecto requisito habilitante para continuar compitiendo».

Esto nos llama poderosamente la atención. Aun luego de haber analizado y visto el informe del 25 de octubre de 1999 -que recién leímos- ¿el Poder Ejecutivo puede decir que analizada la condición económico, patrimonial y financiera del Consorcio MVD, mantiene su condición de precalificado?

Realmente, no doy crédito a que se haya podido suscribir -debo decir escribir, puesto que no fue firmado- este proyecto de resolución.

En el Considerando VIII, el Poder Ejecutivo dice: «Que del análisis de las consideraciones formuladas por la Comisión Asesora de Adjudicaciones, resultan elementos que acreditan la capacidad del Consorcio MVD de financiar y ejecutar el proyecto».

Finalmente, el Considerando IX dice: «Que en definitiva, evaluada en todos sus aspectos, la oferta presentada por el Consorcio MVD Servicios Aeroportuarios, la misma cumple a satisfacción con la finalidad perseguida en este llamado, resultando ser la oferta más conveniente a los intereses del Estado uruguayo».

¿Se puede creer, señor Presidente, que se diga esto después de lo expresado por la Comisión Asesora de Adjudicaciones? Leo nuevamente lo dicho por esta Comisión Asesora, para que los Legisladores lo tengan bien presente: «Del análisis efectuado surge con claridad la variación sustancial de la situación económica, financiera y patrimonial de este Consorcio debido a la situación de Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., que constituye el 50% del Consorcio oferente, que no es coyuntural sino que al contrario se comprueba una tendencia de deterioro durante los últimos tres años, acelerándose desde 1998 a la fecha».

Realmente, señor Ministro, ¿sigue creyendo que ésta es la oferta más conveniente a los intereses del Estado uruguayo? Sin temor a equivocarme, a la luz de lo que hemos dicho y demostrado, creo que ésta no es la oferta más conveniente a los intereses del Estado uruguayo, considerando el dictamen y los informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, sin hacer ningún análisis subjetivo, personal o partidario; simplemente, nos remitimos a los documentos oficiales que hoy hemos dado a conocer.

Señor Presidente, señor Ministro, señores Legisladores: no hemos tenido otra motivación para efectuar este planteamiento que los altos intereses nacionales. No nos cabe duda de que esta decisión debe tener una amplia base de apoyo político, desde que compromete las políticas estratégicas y geopolíticas de nuestro país en el mediano y largo plazo. Nuestra terminal aérea es una expresión nacional de voluntad política y económica hacia el MERCOSUR y hacia el mundo. Una necesaria

inserción de nuestra economía a nivel regional y mundial requiere una base moderna, funcional y en la cual puedan llegar aeronaves de cualquier tipo y envergadura. Nuestra posición es que debemos adecuar nuestra terminal aérea a estos requerimientos.

No queremos postergaciones ni dilaciones; que conste, y lo repito: no queremos postergaciones ni dilaciones. Apoyamos el criterio de comenzar las obras cuanto antes. Nuestro sector político ha demostrado con hechos que siempre está primero el interés nacional. Pero esta afirmación no es óbice para expresar nuestro celo en proteger la legalidad y la conveniencia de los intereses del Estado en este proceso licitatorio. No se vea en esto mezquinos y subalternos intereses político-partidarios, ya que el titular de la Cartera que hoy comparece, el doctor Storace, es miembro de nuestro Partido Nacional. Para proteger el supremo interés de la nación es que estamos aquí. Mucho más fácil hubiera sido mirar para el costado y dejar pasar, temporada estival mediante, un episodio que debe tener su instancia parlamentaria.

He dicho -y hoy lo repito- que cuando se trata del interés nacional y de la transparencia, para nosotros no existen partidos ni bandería alguna. Espero que este episodio parlamentario llame a la reflexión y al análisis profundo de este proceso licitatorio y de la resolución propuesta por el Poder Ejecutivo, que ha tomado por un camino que nos parece inadecuado e inconveniente. Pongamos en ello la pasión necesaria, por supuesto, pero sin que ésta nos nuble la visión del camino debido.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- Señor Presidente: creo que estamos en presencia de un acto muy importante que interesa al país.

Voy a mencionar hechos muy graves que involucran a personas y, si lo aceptan mis colegas Legisladores, solicito que trabajemos en régimen de sesión secreta.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El señor Legislador va a hacer un planteo ajeno al tema que se está tratando?

SEÑOR SEDARRI LUACES.- No, señor Presidente; es sobre el tema que estamos considerando. Tengo que dar nombres, pero si no se quiere acceder a mi pedido, no tengo inconveniente en expresar lo que iba a decir porque estoy acostumbrado a llamar las cosas por su nombre. Reitero que como hay personas involucradas propuse pasar a régimen de sesión secreta.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa interpreta la voluntad política del señor Legislador y con mucho gusto pondrá su propuesta en consideración. Sin embargo, siempre se acostumbra escuchar al miembro interpelante -en este caso el miembro informante- y al señor Ministro para atender después los planteos de otros señores Legisladores. Si el Cuerpo no dispone lo contrario, postergaríamos la consideración de la propuesta del señor Legislador Sedarri Luaces de pasar a régimen de sesión secreta hasta escuchar al señor Ministro.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- ¿Me permite, señor Presidente?

Debido a los planteos que voy a realizar, el señor Ministro tendrá que dar algunas respuestas. Entonces, es preferible que conteste la intervención del señor miembro interpelante y de quien habla.

Si el señor Presidente no lo entiende así, no tengo inconveniente, pero creo que las denuncias que voy a hacer en el ámbito de la Comisión Permanente son importantes. Si los señores Legisladores no quieren votar la sesión secreta, de todas maneras, con mucho gusto, voy a realizar mi planteo.

SEÑOR CANET.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CANET.- Señor Presidente: tenemos el mejor ánimo de ir conduciendo la sesión con un sentido absolutamente constructivo y nos parece que el señor Legislador Sedarri Luaces nos puede aportar elementos de mucha importancia. Por eso, nos parecería conveniente -y en ese sentido apelamos a la flexibilidad del señor Legislador- que primero desarrolláramos la sesión en el esquema en que se venía planteando. Otros Legisladores también tenemos preguntas para formular -acá todos debemos tener nuestra oportunidad-, y vamos a esperar a que el señor Ministro exponga y a que participen sus asesores. Entonces, pediríamos al señor Legislador Sedarri Luaces tolerancia y paciencia para esperar hasta ese momento a fin de plantear elementos tan fuertes que requieren que la sesión sea secreta.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El señor Legislador Borsari Brenna va a continuar en uso de la palabra o ha finalizado su exposición?

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Continúo en uso de la palabra, señor Presidente.

Durante mi exposición he dado lectura a las preguntas, las que puedo releer o enviar por escrito al señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es mejor hacer ambas cosas.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Muy bien; vamos a leerlas.

1) El artículo 57 del TOCAF dice: «En cada organismo con competencia para gastar funcionará una o varias Comisiones Asesoras de Adjudicaciones designadas por la autoridad superior del organismo, con el cometido de dictaminar e informar sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado y las

necesidades del servicio(...)».

En el informe del día 10 de diciembre de 1999, el doctor Enrique Fabini firma en discordia el informe de la Comisión estableciendo: «que el informe final producido por la Comisión Asesora actuante, no presta cabal satisfacción al cometido que le es inherente (...)» en lo relativo al artículo 57 del TOCAF.

¿Cuáles son los motivos por los que no se exigió a la Comisión Asesora de Adjudicaciones que diera cumplimiento a lo dispuesto por la ley?

2) ¿No advirtió el Poder Ejecutivo, señor Ministro, que la Comisión Asesora de Adjudicaciones puso una luz amarilla en su informe del 25 de octubre de 1999, cuando analiza la situación económica, financiera y patrimonial de TRIBASA?

3) La falta de liquidez del grupo TRIBASA, según el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, «sigue provocando atrasos en el cumplimiento de las obras públicas internas y de los proyectos de concesión internacionales».

¿Piensa el señor Ministro que se está cumpliendo con el artículo 57 del TOCAF en tanto se indica que se debe dictaminar «sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado»?

4) Ha quedado demostrada la declaración jurada falsa tanto de TRIBASA como de MVD.

¿El señor Ministro comparte o no que éste es, por lo menos, un grave apartamiento de los pliegos de la licitación?

5) ¿Qué camino va a seguir el Poder Ejecutivo a la luz del demoledor informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones del 25 de octubre de 1999 respecto del grupo TRIBASA?

6) El Consorcio MVD precalificó con 72 puntos, de los cuales 16 correspondieron a su capacidad financiera, según la Comisión Asesora de Adjudicaciones, y en el último año la misma se sitúa en 11 puntos, habiendo perdido, por lo tanto, 5 puntos. Si la evaluación fuera hecha al día de hoy, dicho consorcio computaría 67 puntos. a) ¿Piensa el señor Ministro que, a la luz de esta información, la de MVD sigue siendo la oferta más conveniente a los intereses del Estado? b) ¿Se tomó o no en cuenta, al momento de redactar la resolución del Poder Ejecutivo, que si la ponderación se realizara al día de hoy el Consorcio MVD no calificaría?

7) ¿Cómo es que luego de haberse analizado el informe del 25 de octubre de 1999 el Poder Ejecutivo puede decir que «analizada la situación económica, patrimonial y financiera del Consorcio MVD, mantiene su condición de precalificado»? ¿El señor Ministro comparte esta afirmación?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Señor Presidente: trataré de ser lo más breve posible, pero lamentablemente voy a tener que iniciar esta exposición a partir del origen del llamado y referirme a los criterios de evaluación. Debo hacer referencia a la Comisión creada por la resolución del Poder Ejecutivo fechada el 23 de setiembre de 1996. Dicha Comisión se crea a consecuencia de un extenso proceso que abarca ocho años y que refiere al estado de las pistas del Aeropuerto de Carrasco y a las modificaciones que éstas requerían.

El presente llamado se promueve luego de culminado un extenso proceso que tuvo su punto concluyente en el informe elaborado por el Grupo de Trabajo creado por la Resolución N° 920 del Poder Ejecutivo, de 23 de setiembre de 1996, que estuvo integrado por representantes de los Ministerios de Defensa Nacional, de Transporte y Obras Públicas, de Turismo y de Relaciones Exteriores, así como también de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y de la Presidencia de la República.

El cometido de este Grupo de Trabajo fue, precisamente, estudiar y proponer las medidas necesarias para lograr los objetivos y propósitos de la Administración en el sentido de construir, junto con las pistas y plataformas del Aeropuerto Internacional de Carrasco, una nueva terminal de pasajeros y una nueva terminal de carga y descarga, incorporando los actuales adelantos funcionales y tecnológicos a fin de satisfacer la demanda de servicios con un nivel de calidad y eficiencia adecuado a los requerimientos del país en materia de turismo, comercio exterior y entorno regional e internacional.

Finalizado su cometido, este Grupo de Trabajo estimó necesaria y conveniente la incorporación de capitales privados bajo la modalidad de concesión de obra pública a efectos de lograr los objetivos y propósitos enunciados.

Elevado el informe al Poder Ejecutivo, se dicta la Resolución N° 438, de 21 de mayo de 1997, por la cual se crea una Comisión cuyo cometido fue elaborar y redactar los pliegos general y particular de condiciones que rigieron el llamado público internacional con el objeto de otorgar, en régimen de concesión de obra pública, la explotación y administración de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco «General Cesáreo L. Berisso».

Esta Comisión quedó integrada por la doctora Mariana Errazquin, en representación de la Presidencia de la República; por el entonces Teniente Coronel Aviador -actual Coronel Aviador- Carlos Pena, por los doctores Silvia Peña y Jaime Torrendell y por la ingeniera Teresa Romano por el Ministerio de Defensa Nacional; por el contador Rafael Chilewski por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; por la escribana Lucía Camejo, en representación de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, y por el doctor Fernando Scrigna en carácter de coordinador técnico.

La Comisión Redactora contó con el asesoramiento de la consultora Lufthansa Consulting, que a su vez contrató los servicios de la consultora Coopers & Lybrand, y ambas trabajaron sobre la base de los estudios oportunamente encomendados a la consultora Sea Technical para el proyecto de Pistas y Plataformas y para la confección del Plan Maestro del nuevo aeropuerto a licitar.

Desde el comienzo de sus trabajos y durante diversas reuniones mantenidas por la Comisión Redactora y las consultoras con los Ministerios involucrados en el llamado, se tuvo especial preocupación en que los pliegos de condiciones reflejaran, entre otros, dos aspectos a los que se atribuyó la mayor trascendencia, dada la importancia y complejidad del llamado. Estos dos aspectos que nos interesa subrayar en este momento fueron: a) que los pliegos aseguraran la calidad técnica de las obras a realizar y de los servicios a prestar por el futuro concesionario, sin que el Estado perdiera el control de aquellas funciones y cometidos esenciales e inherentes a su condición de Estado soberano; y b) que los pliegos debían contener criterios de comparación y de evaluación que, en el marco de la legislación vigente, aseguraran muy especialmente y sin lugar a dudas la transparencia y objetividad de la Administración al momento de adjudicar la licitación, otorgando de esta forma las mayores garantías a todos los oferentes que se presentaran a este llamado público internacional. Reitero que esta resolución de la Comisión Redactora de los pliegos es del 21 de mayo de 1997 y surge como consecuencia de las conclusiones de la resolución del Poder Ejecutivo del 23 de setiembre de 1996. Como veremos más adelante, estos dos objetivos se cumplieron adecuadamente.

Sentada esta premisa y luego de diversas reuniones en las que se analizaron múltiples modalidades de llamado, se concluyó que la modalidad que mejor satisfacía las inquietudes antedichas era la de llevar a cabo el proceso licitatorio en dos etapas: a) una primera de precalificación, y b) una segunda de adjudicación, en la que sólo podrían participar aquellos oferentes que hubieran cumplido los requisitos exigidos en la etapa de precalificación.

A su vez, dentro de la segunda etapa se entendió conveniente establecer el sistema de doble sobre. Así, aquellos oferentes que hubieran precalificado en la primera etapa y, en consecuencia, quedaran en condiciones de pasar a la segunda etapa, deberían presentar dos sobres: uno con la oferta técnica y otro con la oferta económica, el canon. Este último sobre -el de la oferta económica con el canon- permanecería lacrado mientras se analizaba la oferta técnica y sería abierto únicamente si el interesado superaba los requerimientos exigidos en el pliego para dicha oferta técnica.

En suma, este proceso licitatorio se basa en la selección de la mejor oferta económica de entre las propuestas de los oferentes precalificados, que a su vez hubieran superado los requisitos mínimos técnicos excluyentes y del plan económico-comercial previstos en el Anexo IV del pliego de condiciones.

Las ofertas técnicas debían cumplir con los requerimientos contenidos en el pliego, constituyendo éste un requisito de admisibilidad de las mismas. De la misma forma que la que no precalificó, no pudo continuar en el proceso y pasar a la segunda etapa, la que no hubiese superado los requerimientos técnicos no podría pasar a la apertura del sobre económico.

A todo ello nos referiremos a continuación, adelantando desde ya que el pliego aseguró adecuadamente la calidad técnica de las obras y de los servicios a prestar en la medida en que las propuestas técnicas presentadas, una vez comparadas individualmente con los requerimientos del pliego, contemplan, respetan y cumplen con el Plan Maestro licitado y con las condiciones y requerimientos establecidos en el pliego de condiciones.

Reitero este aspecto porque es muy importante. La calidad técnica de las obras está dada, no por la comparación entre las distintas ofertas entre sí, sino por la comparación individual de cada una de ellas con los requerimientos del pliego. Esta es una consideración fundamental, porque despeja dudas y afirmaciones que a veces no representan las verdaderas condiciones contenidas en el pliego. Todas ellas quedaron, pues, en condiciones de pasar a la etapa de apertura del sobre económico. Es decir, los tres consorcios cumplieron con los requerimientos técnicos y todos ellos quedaron en condiciones de pasar a la apertura del sobre económico. Una muestra elocuente del adecuado tratamiento del pliego es la calidad de las ofertas técnicas presentadas.

A su vez, el pliego aseguró adecuadamente la más absoluta transparencia, cristalinidad y objetividad de la Administración al tiempo de adjudicar, dado que aquellos oferentes que, habiendo pasado a la segunda etapa, hubiesen superado los requerimientos técnicos del pliego, competían -como lo hicieron- en igualdad de condiciones por un elemento ajeno a cualquier tipo de subjetividad o discrecionalidad, esto es, el canon ofrecido. En suma este procedimiento fue concebido de forma tal que nadie dudara de la transparencia del llamado. Y ese objetivo fue logrado.

Analizaremos a continuación con mayor profundidad estos conceptos. Tal como se ha expresado, en la primera etapa se efectuó un llamado a interesados en precalificar para la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco «General Cesáreo L. Berisso» en régimen de concesión de obra pública. Sólo pasarían a la segunda etapa del llamado aquellos interesados que resultaran precalificados en esta primera etapa. Los pliegos de esta primera etapa fueron aprobados por la resolución del Poder Ejecutivo de fecha 30 de diciembre de 1997. En igual fecha se designó la Comisión Asesora de Precalificación, compuesta por representantes de las dependencias y Ministerios involucrados en el llamado, y una Comisión Interministerial integrada por los señores Subsecretarios de Defensa Nacional, de Relaciones Exteriores, de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas.

Cabe señalar que en esta etapa, los interesados fueron precalificados en base al análisis de tres factores: 1) estrategia aeroportuaria (25%); 2) experiencia y antecedentes (45%); 3) capacidad financiera (30%). Se estableció asimismo que precalificarían quienes obtuvieran un puntaje mínimo del 70% del total de los factores evaluados, según se desprende del Anexo III del Pliego de Precalificación.

A este llamado se presentaron nueve interesados. Analizadas estas presentaciones, la Comisión Asesora de Precalificación dictaminó que de los nueve interesados cinco debían quedar descalificados: cuatro de ellos por no alcanzar el puntaje requerido en el pliego, y el otro por razones de incompatibilidad para participar en este llamado según lo dispuso el artículo 10 del Pliego de Precalificación. En suma, los cuatro oferentes que de acuerdo con el informe debían precalificar, fueron los que se detallan a continuación, según los siguientes puntajes: MVD: 72; CAM: 87; CAU: 71; CUEC: 86

Todo ello surge discriminado en los informes de la Comisión Asesora de Precalificación de fecha 23 de junio y 18 de setiembre de 1998. Este informe de la Comisión Asesora de Precalificación fue ratificado por la Comisión Interministerial antes aludida, de acuerdo con lo que surgía de la propia resolución del Poder Ejecutivo.

Con fecha 24 de noviembre de 1998, el Poder Ejecutivo dictó la resolución por la cual precalificó a los cuatro interesados sugeridos por la Comisión Asesora de Precalificación y ratificados por la Comisión Interministerial. Es de señalar que la resolución de precalificación aludida fue recurrida únicamente por el interesado que quedó descalificado por razones de incompatibilidad e inhibición, que incluso no presentó la acción de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo en el plazo de que disponía para ello, luego de que la Administración mantuviera su resolución. Es decir que ninguno de los cuatro consorcios que quedaron descalificados objetó la resolución de la Administración, lo que a nuestro juicio constituye un elemento de significación al momento de analizar la regularidad de esta etapa del proceso.

Es de señalar que de los cuatro consorcios finalmente precalificados, uno de ellos, el Consorcio Aeropuertos Uruguayos, comunicó su intención de retirarse del llamado. Las razones de esta decisión no radicaron en absoluto en la regularidad del llamado, sino en otros elementos que incluso fueron informados por este Ministro a la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes, según surge de las actas labradas en oportunidad de nuestra visita a dicha Comisión el día 6 de abril de 1999. De la nota presentada por este consorcio surge claramente que no se objeta para nada la regularidad del procedimiento. Es más: el propio representante de éste, en declaraciones a la prensa, elogió la tarea de la Administración en este proceso, reprochando únicamente la lentitud con que el mismo se estaba llevando a cabo.

En suma, reiteramos una vez más: únicamente aquellos interesados que precalificaron quedaron en condiciones de presentar sus ofertas en la segunda etapa. También para la confección de los pliegos de condiciones a regir en la segunda etapa de este llamado, la Comisión Redactora -enriquecida con la participación de los miembros de la Comisión Asesora de Precalificación, y de las prestigiosas consultoras internacionales aludidas- tuvo particularmente en cuenta aquellos requerimientos que la Administración consideró esenciales y que me permito reiterar porque ellos explican adecuadamente los criterios de evaluación que finalmente se plasmaron en el pliego aprobado para esta segunda etapa del proceso: que los pliegos debían asegurar la calidad técnica de las obras a realizar y de los servicios a prestar por el futuro concesionario, sin que el Estado perdiera el control de aquellas funciones y cometidos esenciales e inherentes a su condición de Estado soberano, y que los pliegos debían contener criterios de comparación y de evaluación que, en el marco de la legislación vigente, aseguraran muy especialmente y sin lugar a ninguna duda, la transparencia y objetividad de la Administración al momento de adjudicar la licitación, otorgando de esta forma las mayores garantías a todos los oferentes que se presentaran a este llamado público internacional.

Tal como quedó dicho, los pliegos de esta segunda etapa del llamado fueron elaborados dividiendo esta segunda etapa en dos subetapas, a saber: una subetapa en la que los interesados debían acreditar el cumplimiento de los requerimientos técnicos del pliego, y una segunda subetapa -apertura del sobre económico con el canon- en la que sólo participarían aquellos que hubieran superado la primera subetapa. De esta forma, la segunda subetapa consistió en la apertura del sobre económico que contenía el canon ofrecido por unidad de trabajo. Comparados los cánones ofrecidos por quienes participaran de esta segunda etapa, ganaría la licitación aquel que ofreciera el canon mayor. De esta forma, reiteramos, se daba satisfacción a las inquietudes rectoras de la elaboración de estos pliegos

Analizaremos estas subetapas con mayor detenimiento. En cuanto a la primera subetapa, con fecha 26 de abril de 1999, se procedió a la recepción de las ofertas técnicas y de las ofertas económicas de los tres consorcios que habían precalificado; se mantenían por tanto en el proceso licitatorio. Me refiero a MVD, CAM y CUEC. De todo ello se labró el acta correspondiente. Se procedió a la apertura y consideración de toda la documentación correspondiente a la oferta técnica, mientras que el sobre que contenía la oferta económica de cada oferente permaneció cerrado y lacrado, en custodia de la escribana actuante, tal como se previó en el pliego (artículo 1.3.10). Es de señalar que el contenido de las ofertas técnicas presentadas fue por demás voluminoso, desde las maquetas con el nuevo aeropuerto ofrecido por cada participante hasta los correspondientes proyectos, planos y demás documentos requeridos en el pliego. Su estudio significó un trabajo constante de dos meses durante los cuales la Comisión Asesora de Adjudicaciones, con el asesoramiento de Lufthansa Consulting, procedió -tal como se dispuso en el pliego- a comparar cada oferta presentada -lo que se denominó Plan Maestro Oferta- con el Plan Maestro contenido en los pliegos de condiciones.

En este punto de la exposición me interesa hacer un especial paréntesis para dejar claramente establecido lo siguiente.

La calidad técnica del Plan Maestro presentado surge incuestionablemente de su contenido y de la calidad de los técnicos nacionales y de las consultoras extranjeras de reconocida trayectoria que fueron contratadas para su elaboración.

Las ofertas técnicas debían contemplar adecuadamente el Plan Maestro elaborado por el Estado uruguayo.

La Comisión Asesora de Adjudicaciones -tal como surge del propio pliego de condiciones y de las consultas formuladas por los participantes-, no procedió a comparar las ofertas técnicas entre sí, ya que la comparación se haría respecto a las ofertas económicas. Lo que hizo la Comisión Asesora de Adjudicaciones fue comparar las ofertas técnicas con el Plan Maestro licitado y con las exigencias del pliego, a fin de determinar si dichas ofertas, individualmente consideradas, cumplían con los requerimientos contenidos en el pliego, ya que en éste y en el Plan Maestro licitado se encuentra explicitado el tipo de aeropuerto al que aspira el Estado uruguayo. Allí se indican no sólo los requisitos mínimos excluyentes y los requisitos mínimos del plan comercial previstos en el Anexo IV, sino también diversas exigencias y características incorporadas en los cientos de páginas del pliego y en las decenas de planos entregados a los interesados. Reiteramos una vez más que el estudio tuvo presente las disposiciones del pliego en el sentido de que sólo pasarían a la etapa de apertura de la oferta económica aquellas ofertas técnicas que cumplieran con los requerimientos del pliego de condiciones.

Para esta comparación de las ofertas técnicas con los requerimientos establecidos en los pliegos, la Comisión Asesora de Adjudicaciones, que cuenta con quince miembros, tuvo -reiteramos- el asesoramiento de la consultora Lufthansa Consulting, que aportó más de diez expertos internacionales con los que se evaluó y analizó el contenido de las tres ofertas técnicas presentadas.

Finalizado el estudio y análisis de toda esta voluminosa documentación, la Comisión Asesora de Adjudicaciones se expidió el día 28 de junio de 1999.

En dicho dictamen, la Comisión concluye por unanimidad que las tres ofertas -MVD, CAM y CUEC- cumplen con los requisitos mínimos técnicos y con los requisitos del plan económico comercial exigidos en los pliegos de bases y condiciones y, por ende, satisfacen los requerimientos del objeto del llamado en cuanto a las necesidades del futuro aeropuerto. En mérito a ello, la Comisión expresa que los tres oferentes quedaron en condiciones de pasar a la apertura del sobre económico, es decir, quedaron en condiciones de competir por el canon.

Es de señalar que -tal como surge del pormenorizado informe de la Comisión y de sus respectivos anexos-, se detallaron los ajustes técnicos previstos en el artículo 1.4.4. del Pliego de Bases y Condiciones, que el oferente que resultara adjudicatario debería cumplir, así como las observaciones técnicas a considerarse en oportunidad de elaborar el proyecto ejecutivo.

En ese informe, la Comisión Asesora de Adjudicaciones recomienda solicitar a los oferentes la actualización de la documentación que acredite que se mantiene vigente la capacidad económico-patrimonial y financiera tenida en cuenta en la etapa de precalificación.

Luego de la vista correspondiente prevista en el artículo 58 del TOCAF -que fue evacuada únicamente por MVD-, el Poder Ejecutivo dicta la resolución de fecha 3 de agosto de 1999, estableciendo que -en mérito a lo informado por la Comisión Asesora de Adjudicaciones- los tres oferentes estaban en condiciones de pasar a la apertura de la oferta económica, esto es, a la apertura del sobre económico.

Esta resolución no fue recurrida por ninguno de los oferentes.

Brevemente, voy a proceder a leer la parte dispositiva de las resoluciones. Por supuesto, la recomendación del informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones de fecha 28 de junio establece entre otras conclusiones que las tres ofertas presentadas -MVD, CUEC y CAM- cumplen con los requisitos mínimos técnicos excluyentes y con los requisitos mínimos excluyentes del plan económico-comercial exigidos en el Anexo IV, literales a) y b), y en consecuencia se encuentran en condiciones de pasar a la etapa de apertura de la oferta económica, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 1.4.4. del Pliego de Bases y Condiciones. Sin perjuicio de ello, será obligatorio para el oferente que resulte adjudicatario, adecuar su Plan Maestro Oferta a los ajustes técnicos que se especificaron en el numeral 13 de este informe, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 1.4.4. del Pliego de Bases y Condiciones.

Además, el proyecto ejecutivo del oferente que resulte adjudicatario deberá tener en cuenta las observaciones técnicas que surgen detalladas en el Anexo I del informe. Asimismo, se toma en cuenta la recomendación efectuada en el numeral 5) de este informe, respecto a la constatación de que la capacidad económica, patrimonial y financiera tenida en cuenta en la etapa de precalificación se mantenga vigente. Las tres consideraciones precedentemente expuestas deberán ser tenidas en cuenta por el Poder Ejecutivo para determinar cuál es la oferta más conveniente a los intereses del Estado.

El informe de la consultora Lufthansa -que es muy extenso- termina, desde el punto de vista técnico, con las mismas conclusiones que la Comisión Asesora de Adjudicaciones.

El 3 de agosto de 1999, el Poder Ejecutivo procede a la apertura de las ofertas económicas que se hicieron al Llamado Público Internacional N° 001 de 1998, convocado para la adjudicación de la concesión de la administración y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco «General Cesáreo L. Berisso», en régimen de concesión de obra pú-

blica, presentadas por los siguientes oferentes: MVD, CAM y CUEC. Asimismo, se dispone que el Ministerio de Defensa Nacional notificará oportunamente el día, la hora y el lugar en que se efectuará la apertura de la oferta económica.

El día 18 de agosto de 1999 en el salón «Coronel Ramón Trabal» del Ministerio de Defensa Nacional -sito en la avenida 8 de octubre 2602-, labrándose un acta por parte de la escribana Díaz y en presencia del Ministro y del Subsecretario de Defensa Nacional y del Ministro de Transporte y Obras Públicas, varios señores Diputados y demás autoridades civiles, se procede a la apertura de los sobres citados de MVD, CAM y CUEC y a fin de dejar constancia se firma el acta respectiva.

Reitero que, con respecto a la vista correspondiente prevista por el artículo 58 del TOCAF, la única empresa que la evacua es MVD y que el Poder Ejecutivo dicta luego la resolución de fecha 3 de agosto de 1999, que no fue recurrida por ninguno de los oferentes. De esta manera, se pasa a la segunda subetapa.

Se procedió, pues, a la apertura de la oferta económica el día 3 de agosto de 1999, según consta a fojas 171 del expediente, resultando que el canon ofrecido por unidad de trabajo fue el siguiente: MVD: U$S 10,15; CAM: U$S 9,01, y CUEC: U$S 8,73. Asimismo, en virtud de la recomendación efectuada por la Comisión Asesora de Adjudicaciones el 20 de agosto de 1999, se solicitó que los oferentes presentaran: estados contables auditados cerrados con posterioridad a los ya presentados en la etapa de precalificación y de acuerdo con el formulario D del Pliego de Precalificación (Anexo IV) y, para el caso de que hubieran transcurrido más de siete meses desde la fecha del último cierre, presentaran además de los estados contables auditados, informes de revisión limitada desde esa fecha hasta el 31 de mayo de 1999 o, en su defecto, del último trimestre cerrado con posterioridad a esa fecha. Los tres oferentes presentaron esa documentación.

Es oportuno en este momento explicar en qué consiste la capacidad económico-financiera. Primero, el Pliego de Bases y Condiciones que rigió la etapa de precalificación de la licitación estableció en el Anexo III, «Criterios de Evaluación», que los factores a evaluar en esta etapa serían tres. El primer factor sería el de la estrategia aeroportuaria, comercial y empresarial; el segundo factor, experiencia y antecedentes de los proponentes, y el tercero, capacidad financiera. Su ponderación era de 25%, 45% y 30%, respectivamente.

A los efectos de la evaluación se utilizaron criterios cuantitativos y cualitativos, y precalificaron únicamente los participantes que a su vez obtuvieran un puntaje mínimo del 70% del total de los factores evaluados.

En cuanto al factor capacidad financiera, se analizó la capacidad global del participante e individual de cada uno de sus integrantes. Los indicadores deberían permitir evaluar la capacidad propia para financiar el proyecto, establecido en el formulario D del Anexo IV.

En el formulario D se requirió toda la documentación que se estimó necesaria para evaluar el estado financiero de los proponentes. Se solicitó, entre otras cosas, que se proporcionaran los estados contables consolidados auditados de las empresas participantes correspondientes a los tres últimos ejercicios económicos.

Sobre este punto cabe señalar que tanto la consultora Lufthansa como la Comisión Redactora del pliego entendieron pertinente considerar los tres últimos balances y efectuar un promedio de los indicadores estudiados, ya que éste es un método que se utiliza en este tipo de procedimientos y refleja adecuadamente la capacidad financiera de las empresas, evitando la distorsión en los resultados por inconvenientes coyunturales de las mismas.

Asimismo, ante una pregunta efectuada por una empresa interesada y cuya respuesta está contenida en el Comunicado Nº 1 de la Comisión Asesora de Precalificación, de fecha 10 de marzo de 1998, se expresó que: "Se evaluará prioritariamente el conjunto; la calificación del mismo estará determinada por la calificación de cada uno de los integrantes y por el porcentaje de éstos en el conjunto". Por lo tanto, al momento de evaluarse este factor por parte de la Comisión Asesora de Precalificación, se actuó de la siguiente manera. Se efectuó un análisis de capacidad global del grupo participante e individual de cada integrante del mismo. Para obtener la evaluación final se tomó el promedio de los tres años contenidos en la información anual presentada y luego se ponderó ese promedio por el porcentaje que cada integrante tenía en el grupo o consorcio. En tal sentido, entonces, se consideró el capital patrimonial, medido por patrimonio neto de cada empresa; el nivel de endeudamiento, medido a través de la relación entre el patrimonio y el activo total; la rentabilidad, es decir, la utilidad sobre patrimonio total, y los recursos disponibles, el flujo de fondos provenientes de operaciones, inversiones y financiamiento. Cada ítem se puntuó de 1 a 5 y su ponderación fue de 50%, 20%, 20% y 10%, respectivamente. Tal como surge de los informes de la Comisión Asesora de Precalificación de fechas 3 de junio y 18 de setiembre de 1998, de nueve consorcios interesados en precalificar sólo lo hicieron cuatro y éstos obtuvieron en el factor capacidad financiera el siguiente puntaje: Consorcio Aeropuertos Uruguayos, 23 en un puntaje general de 71; Montevideo Servicios Aeroportuarios, 16 en un puntaje general de 72; Consorcio Aeropuertos del MERCOSUR, 20 en un puntaje general de 87, y Consorcio Uruguayo Español Carrasco, 23 en un puntaje general de 86.

Es de hacer notar que en esta etapa, cuando quedaron afuera cuatro consorcios, hubo alguna queja por parte de integrantes del Poder Ejecutivo en el sentido de que el criterio de fijar un 70% para que las empresas precalificaran y pasaran a la segunda etapa había sido muy estricto. De todas maneras, quedó en un 70% como mínimo.

Es importante tener presente cómo se componen estos consorcios. Sólo haremos referencia a los tres que posteriormente continuaron en el proceso licitatorio, ya que, como es de públi-

co conocimiento, el Consorcio Aeropuertos Uruguayos manifestó en el mes de marzo de 1999 su decisión de no continuar participando.

El Consorcio Montevideo Servicios Aeroportuarios está compuesto por las siguientes empresas: Triturados Basálticos y Derivados S.A. en un 50% -su origen es México, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-; YVR Aeroport Service Ltda. en un 10% -su origen es Canadá, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, operador aeroportuario-; Neutral S.A. en un 30% -su origen es Uruguay, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, free shop- y Acodike Supergás S.A. en un 10% -su origen es Uruguay, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, distribución de supergás-.

Por su parte, el Consorcio Aeropuertos del MERCOSUR está integrado por las siguientes empresas: Aeroports de París en un 25% -su origen es Francia, su naturaleza jurídica es empresa pública y su giro, operador aeroportuario-; Colier S.A. en un 30% -su origen es Uruguay, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-; Campenon Bernard SGE en un 20% -su origen es Francia, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-; Marubeni Corporation en un 15% -su origen es Japón, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y tiene varios giros, entre ellos el de empresa constructora-, y Cegelec en un 10% -su origen es Francia, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-.

Finalmente, el Consorcio Uruguayo Español Carrasco está integrado por AENA Servicios Aeronáuticos S.A. en un 24% -su origen es España, su naturaleza es ente público y su giro, operador aeroportuario-; Aldeasa S.A. en un 24% -su origen es España, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, free shop de Aeropuertos Españoles-; Ferrovial S.A. en un 24% -su origen es España, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-; Abengoa S.A. en un 19% -su origen es España, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-; Compañía Española de Financiación del Desarrollo S.A. en un 4% -su origen es España, su naturaleza es empresa de economía mixta y su giro, financiera-, y Teyma Uruguay S.A. en un 5% -su origen es Uruguay, su naturaleza es persona jurídica de derecho privado y su giro, empresa constructora-.

En diciembre de 1998 se aprueba el pliego de bases y condiciones que rigió la segunda etapa de esta licitación, a la cual sólo podían presentarse los consorcios o grupos de empresas que hubieran precalificado. Tres de los cuatro habilitados para presentar oferta técnica y económica así lo hicieron. La Comisión Asesora de Adjudicaciones analizó las ofertas técnicas y emitió el informe correspondiente con fechas 28 de junio y 23 de julio de 1999, donde se expresa que los tres han cumplido con las exigencias técnicas, encontrándose en condiciones para que se abrieran los sobres económicos y, además, efectúa una recomendación al Poder Ejecutivo relativa a la necesidad de proceder a solicitar a los oferentes la actualización de los estados financieros debido al tiempo transcurrido entre la primera y segunda etapa.

El Poder Ejecutivo, por resolución de 3 de agosto de 1999, aprueba la apertura del sobre económico y estima oportuno autorizar a la Comisión Asesora de Adjudicaciones a que efectúe la solicitud de la documentación contable a los oferentes para su análisis. Surgen entonces los informes de fechas 25 de octubre y 10 de diciembre de 1999. Ahora bien; el sentido de requerir esta documentación a los oferentes, como bien se expresa en el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, era a los efectos de constatar si seguía vigente para cada uno de ellos la capacidad económico-financiera tenida en cuenta en la etapa de precalificación. Dicha constatación sólo se podía realizar tomando criterios y parámetros idénticos a los utilizados en aquella etapa. De efectuarse de otra manera, se estarían violando las normas que rigieron este llamado en cuanto a la forma de considerar la capacidad económico-financiera, que surge de lo que se desarrolló al comienzo de esta exposición.

Por lo que, analizada la documentación aportada por cada uno de los oferentes resultó que en la precalificación MVD tenía 16, puntaje que mantuvo en los últimos tres años; CAM tenía 20 y los mantuvo, y CUEC tenía 23 y pasó a tener 28.

Sin perjuicio de ello, la Comisión Asesora de Adjudicaciones, a los efectos de mejor ilustrar al Poder Ejecutivo sobre la evolución económico-financiera de los consorcios, incluyó en su informe el estudio realizado tomando diferentes períodos. Y surge así lo siguiente: en los últimos dos años MVD disminuye su puntaje de 16 a 14, y CAM, de 20, pasa a tener 17, mientras que CUEC aumenta sus puntos de 23 a 28. Si se tomara el último año, MVD cae a 11, CAM a 17 y CUEC a 28. Reiteramos que el criterio utilizado por la Comisión era el mismo, con iguales parámetros que los que se emplearon en la etapa de precalificación para ponderar la capacidad económico-financiera presentada por los consorcios. Aun tomando sólo dos años, este consorcio estaría dentro de los límites exigidos en los pliegos. Debemos agregar que uno de los puntos discutibles se refiere a la posibilidad del Consorcio MVD de obtener financiamiento. Al respecto este consorcio presenta cartas del ABN-AMRO Bank Chicago y Sucursal Montevideo y del Banco de Seguros del Estado, complementadas con otra de American International Group (AIG). En cuanto al contenido de dichas cartas, en la del ABN-AMRO Chicago -Grupo de Financiamiento de Infraestructura Aeroportuaria-, de fecha 11 de noviembre de 1999, se explican los motivos por los cuales continúa prestando su respaldo a la organización de la financiación para el proyecto MVD. En la del ABN-AMRO Bank Sucursal Montevideo, de fecha 12 de noviembre de 1999, se hace constar que dicha institución está en condiciones de suministrar al Consorcio MVD Servicios Aeroportuarios la suma de U$S 8:350.000 a efectos de la integración del capital inicial de la sociedad anómina a constituirse prevista en el numeral 2.1.1 del pliego. En la del Banco de Seguros del Estado se expresa que estaría en condiciones de otorgar garantías de fiel cumpli-

miento del contrato de concesión por U$S 9:000.000 y garantía de fiel cumplimiento de obras por U$S 18:000.000. Dicha carta se complementa con otra de AIG en la cual se comunica que están en condiciones de contragarantizar a favor del BSE y por cuenta del Consorcio MVD.

Cabe señalar que, cuando se redactó el pliego, uno de los aspectos relevantes fue el de las garantías, en el sentido de que los montos establecidos duplican el dispuesto por el TOCAF en su artículo 55. Al momento de ser consultados los consorcios precalificados sobre el borrador de Pliego de Bases y Condiciones, los mismos se manifestaron contrarios a que las exigencias de las garantías fueran tan superiores con respecto a los porcentajes establecidos por el TOCAF.

A nivel informativo, podemos decir que el artículo 55 del TOCAF establece una garantía del 1% del valor de la oferta, mientras que aquí se estableció como garantía del mantenimiento de oferta un valor de U$S 500.000, lo cual es ampliamente superior. A su vez, la garantía de fiel cumplimiento de contrato es, de acuerdo con el TOCAF, del 5%. Aquí hay dos garantías: una de fiel cumplimiento del contrato de concesión por un monto de U$S 9:000.000, que es más o menos el 5% de la inversión proyectada, sobre la base de U$S 180:000.000, y una garantía de fiel cumplimiento de las obras objeto de la concesión, por un monto de U$S 18:000.000, que es el 10% de la inversión proyectada de acuerdo con los cálculos que se habían hecho previamente. Todo esto está muy por encima de lo establecido en el TOCAF.

Asimismo, de acuerdo con lo estipulado por el numeral 2.1.1 del Pliego de Bases y Condiciones, el adjudicatario deberá constituir una sociedad anónima de acciones nominativas, cuyo capital social inicial será como mínimo el equivalente al 20% de la inversión total prevista en su oferta, debiendo integrar como mínimo el 25% de dicho capital en el momento de constituirse.

De acuerdo con las inversiones previstas por todos los grupos, resulta que el capital integrado en el CAM sería de U$S 11:915.000; en el CUEC, de U$S 10:346.757, y en el MVD, de U$S 8:331.028.

Finalmente concluimos que los Pliegos de Bases y Condiciones que rigen este llamado han garantizado al Estado la protección de sus intereses asegurando el éxito del proyecto. Por su parte, el consorcio que se encuentra en primer lugar ha aportado elementos que hacen suponer la concreción de su oferta.

Siguiendo con el análisis de los contenidos de las ofertas económicas, la Comisión Asesora de Adjudicaciones procedió conforme; así lo indica el artículo 1.4.8, cuyo texto es el siguiente: «La Comisión Asesora de Adjudicaciones analizará las Ofertas Económicas y emitirá el informe correspondiente formulando un orden de prelación. El orden de prelación estará fundado en el canon ofrecido por Unidad de Trabajo (...)».

En suma, el día 25 de octubre de 1999 formuló el orden de prelación indicado precedentemente y, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 1.4.11, informó al Poder Ejecutivo cuál era la situación en que se encontraba una de las empresas integrantes del Consorcio MVD, oferente del mayor canon, aconsejándose tener presente esta situación al momento de resolver la adjudicación. Se confirió vista de dicho informe, la que fue evacuada por los oferentes. Vuelto el expediente a la Comisión Asesora de Adjudicaciones, ésta mantuvo el orden de prelación, mantuvo su informe en cuanto a la situación de una de las empresas integrantes de MVD e informó sobre aquellos elementos de juicio aportados por ésta en oportunidad de evacuar la vista conferida. Todo ello surge del informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones de fecha 10 de diciembre de 1999.

Expondré las conclusiones que hemos elaborado respecto al pliego de condiciones. En suma, nos interesa subrayar:

A) El sistema de evaluación establecido en el pliego que rigió la segunda etapa del presente llamado público internacional se basa en el análisis de las ofertas técnicas con relación a parámetros previamente dados en el propio pliego. Estos parámetros se detallan en el Anexo IV, por lo que las ofertas técnicas fueron cotejadas con el máximo de objetividad, lo cual garantizó un tratamiento igualitario de todas ellas. Esto es, hubo evaluación de ofertas técnicas, comparando individualmente cada una de ellas con los requerimientos del pliego de condiciones, con la ventaja de que el sistema adoptado en el pliego no ingresa en el subjetivismo de la comparación de las ofertas técnicas entre sí, aspecto que queda reservado al momento de la evaluación de las ofertas económicas. Prueba de que hubo dicha evaluación resulta de las observaciones y ajustes técnicos obligatorios realizados por la Comisión Asesora de Adjudicaciones, tal como lo establece el numeral 1.4.4 del antedicho pliego.

B) También queremos expresar nuevamente que la resolución del Poder Ejecutivo que dispone que todas las ofertas técnicas cumplen los requerimientos del pliego y que, en consecuencia, están en condiciones de pasar a la apertura del sobre económico para competir por el canon, no fue objeto de recurso administrativo por parte de ninguno de los consorcios participantes.

C) Quiere decir pues, que aquellos oferentes que: a) superaron la etapa de precalificación y, por ende, adquirieron el derecho de participar en la segunda etapa (primer requisito de admisibilidad), y b) presentaron la oferta técnica de acuerdo con los requerimientos del pliego y, por ende, adquirieron el derecho a participar en la apertura de la oferta económica, quedaron en condiciones de competir por el canon ofrecido.

D) Las «reglas de juego» de este procedimiento eran perfectamente conocidas por los participantes, quienes incluso recibieron -previamente a su aprobación por el Poder Ejecutivo- un borrador del pliego, a fin de recibir sugerencias y proposiciones de cambios, etcétera, todo lo cual surge del expediente. Incluso, en esa oportunidad, uno de los consorcios -el CAM,

segundo en cuanto al canon ofrecido- propuso un cambio a este criterio, extremo que no fue recogido en el pliego final. Asimismo, en el Comunicado N° 4 de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, de fecha 18 de marzo de 1999 -remitido a todos los consorcios precalificados-, en respuesta a la Consulta N° 54, la Comisión expresó: «la ejecución de obras o el cumplimiento de servicios de mayor amplitud que proponga el Oferente, no serán cuantificados. En el numeral 1.4.4., no se afectará el orden de prelación. Tal como lo establece en el pliego el numeral 1.4.8. el orden de prelación estará fundado en el canon ofrecido por unidad de trabajo en dólares de los Estados Unidos de América».

Pretender ahora modificar esas reglas de juego comparando las ofertas técnicas entre sí, midiendo el proyecto arquitectónico, el nivel de inversión, las reservas para mantenimiento, etcétera, sería caer, ya no en la discrecionalidad, sino en la más absoluta arbitrariedad, aspecto en el cual el Poder Ejecutivo no incursionará bajo ningún concepto porque, de hacerlo, estaría violando el TOCAF y el propio pliego de condiciones, que garantizó sin lugar a ninguna duda la mayor igualdad entre los oferentes. Si se me permite la licencia, sería tanto como organizar un torneo deportivo estableciendo en el reglamento que el partido lo ganará quien logre mayor número de tantos y luego no aceptar el triunfo del cuadro que hizo más tantos, porque el perdedor «jugó mejor».

E) El Poder Ejecutivo, pues, entiende que un proceder de selección distinto al previsto en el pliego sería caer en la mayor arbitrariedad y subjetivismo por cuanto debería ponderar factores sobre un puntaje que no ha sido previsto en el pliego.

F) Reiteramos, por consiguiente, que el presente proceso tiene la doble virtud de lograr el proyecto de aeropuerto querido por el Estado uruguayo y traducido a través del Pliego de Bases y Condiciones y del Plan Maestro licitado y al mismo tiempo logra un criterio de adjudicación totalmente objetivo, con lo cual logra la mayor transparencia al tiempo de adjudicar. El pliego aseguró la calidad técnica de las propuestas presentadas, tal como se ha dicho anteriormente, junto con la transparencia del llamado.

Quiero detenerme brevemente en las expresiones formuladas por la consultora internacional Parsons Aviation, que es una prestigiosa firma que tuvo acceso al pliego a fin de formular asesoramiento sobre el futuro control de la concesión. Esta empresa -para tener una idea de su importancia alcanza con señalar que ha obtenido su experiencia mediante el desarrollo de más de cuatrocientos aeropuertos alrededor del mundo en los últimos cuarenta años y que actualmente participa en desarrollos aeroportuarios importantes, como los de Lima, Toronto, Miami, Baltimore, Washington DC, San Diego, Atenas, etcétera-, una vez analizado el pliego de condiciones expresó en un informe que pongo a disposición de los señores Legisladores: «indudablemente, después de analizar el Pliego de Bases, Parsons se ha dado cuenta de que éste es uno de los mejores pliegos para concesiones aeroportuarias que hemos estudiado en los últimos cinco años. Las Bases Administrativas y Económicas del Pliego contienen las altas cualidades de ser estructuradas racionalmente con procesos claros y transparentes».

G) El presente proceso licitatorio se ajusta enteramente a lo dispuesto por el artículo 45 del TOCAF ya que contiene la descripción del objeto licitado. Ello surge de los artículos l° y 3° del Pliego de Precalificación, numerales 1.1 y 1.3 del Pliego de Bases. Las condiciones del llamado están claramente establecidas en los artículos 6 y 10 del Pliego de Precalificación y en el numeral 1.3.6 y Anexo V del Pliego de Bases. Las condiciones especiales o técnicas fueron expresamente indicadas en el pliego: Capítulo 6, numeral 6.7 del Pliego de Precalificación, y Capítulo 2.3 de las Bases Técnicas del Pliego de Bases. Los factores a tener en cuenta para las ofertas técnicas y para evaluar las ofertas económicas surgen claramente del texto del pliego. La evaluación de las ofertas técnicas y económicas está prevista en el Anexo IV del Pliego de Bases. Los demás aspectos referentes al precio surgen del numeral 2.2.3 del Pliego de Bases y las garantías surgen de los numerales 1.3.9 y 1.5.2 del Pliego de Bases.

H) La Comisión Asesora de Adjudicaciones cumplió adecuadamente su cometido y en particular, la obligación que le impuso el artículo 1.4.8 del Pliego, esto es, formular un orden de prelación basado en el canon ofrecido por unidad de trabajo. Asimismo, actuó correctamente al advertir al Poder Ejecutivo, a los efectos de lo dispuesto por el artículo 1.4.11, la situación en que se encontraban algunas empresas integrantes de algunos consorcios.

I) Finalmente, debemos hacer especial referencia a un hecho al que damos la mayor importancia. En forma previa a la aprobación del pliego por parte del Poder Ejecutivo -cuya resolución, reiteramos, no fue recurrida-, se entendió conveniente formular una consulta al Tribunal de Cuentas para que, al amparo del artículo 95 del TOCAF y por vía de la consulta vinculante, este Tribunal se expidiera sobre la legalidad del contenido del pliego. El Tribunal de Cuentas se expidió, por unanimidad de sus miembros, con fecha 24 de marzo de 1999, en Carpeta N° 182547, dictando el acuerdo que paso a leer: ‘Visto: estos antecedentes remitidos en consulta por el Ministerio de Defensa Nacional, relacionados con el Pliego de Condiciones del Llamado Público Internacional para la Administración, Explotación y Operación de los Servicios del Aeropuerto de Carrasco ‘Gral. Cesáreo L. Berisso’, en régimen de Concesión de Obra Pública.- Resultando: que la Secretaría de Estado actuante remite el Pliego de referencia a los efectos de que este Tribunal se expida sobre el mismo, amparándose en el artículo 95 del TOCAF.- Considerando: 1) que de acuerdo con el Art. 45 del TOCAF, el pliego de condiciones particulares debe contener la descripción del objeto del llamado, las condiciones del llamado, las condiciones especiales o técnicas, los factores a tener en cuenta para evaluar las ofertas, y otros aspectos referentes a precio, garantías y otras especificaciones; 2) que del análisis del pliego remitido, surge que se han cumplido razonablemente los aspectos referidos; 3) que no es cometido de este Tribunal efectuar el análisis de los pliegos de condiciones, como disponía el Art. 494 de la Ley N° 15.903,

pues esta norma fue derogada por el Art. 140 del TOCAF. No obstante, por vía de la consulta vinculante prevista en el artículo 95 del mismo texto, la Administración puede requerir la opinión de este Cuerpo respecto a aspectos puntuales cuya legalidad le merezca dudas; 4) que por otra parte, debe tenerse presente que, siendo el principal cometido de este Tribunal en este caso, de acuerdo al Art. 228 de la Constitución, el control del procedimiento a realizar, el presente dictamen no limita el contenido del que se formulará oportunamente, habida cuenta además de la complejidad del tema y de la posibilidad de que, abiertas las ofertas, surjan elementos que no se vislumbran ahora; 5) que sin perjuicio de lo expuesto precedentemente, el Pliego de Condiciones no contiene, en principio, disposiciones que contravengan las normas legales.- Atento: a lo expresado.- El Tribunal acuerda: 1) Expedirse en los términos de los precedentes considerandos.- 2) Devolver los antecedentes'.

Antes de finalizar, quisiera referirme a algunos comentarios y de ese modo contestar algunas preguntas formuladas en esta Sala.

Con respecto a la supuesta violación en cuanto a dar cumplimiento a la obligación contenida en el artículo 20 del Pliego de Precalificación y declaración exigida en el numeral 1.3.5 del Pliego de Bases y Condiciones, según modelo del Anexo II, referente a informar las variaciones que pudieran presentarse dentro de cada consorcio durante el proceso de la licitación, quiero decir que el cumplimiento de esta obligación refiere a que los interesados se comprometieron a comunicar las modificaciones sustanciales de su situación jurídica, económico-patrimonial y financiera que pudieran ir acaeciendo en el transcurso del proceso licitatorio. Ello en virtud de que era previsible que el proceso insumiría varios años, como la realidad lo está demostrando. El sentido de esta exigencia de los pliegos es que, como el proceso se fue cumpliendo en distintas etapas -precalificación con un puntaje mínimo; cumplimiento de requisitos mínimos excluyentes del Anexo IV, A y B, y por último el mayor canon-, cualquiera de los interesados, para continuar en el proceso, debía mantener vigentes las condiciones exigidas en las distintas etapas. El alcance de cambios sustanciales está limitado a que éstos refieren a circunstancias o hechos supervenientes que hicieran perder algunas de estas condiciones, lo cual ameritaría la eliminación en el proceso. En el caso concreto, las modificaciones habidas tanto en el MVD -situación de TRIBASA- como en el CAM -situación de Marubeni- no fueron comunicadas expresamente, en virtud de que ambos casos no fueron sustanciales dado que, aun producidas, no alteraban su condición de precalificados, esto es, mantenían el puntaje mínimo requerido en la precalificación.

Con respecto a la consideración adicional del integrante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cabe precisar que la Comisión Asesora de Adjudicaciones dio cumplimiento al cometido que le asignó el pliego -numeral 1.4.8- y tanto en el informe del 25 de octubre como en el del 10 de diciembre formuló el orden de prelación. El artículo 57 del TOCAF fue cumplido estrictamente ya que el pliego, en el numeral 1.4.8, fija la conveniencia a que debe cincunscribirse la mencionada Comisión Asesora de Adjudicaciones: «Formular un Orden de Prelación fundado en el Canon Ofrecido por unidad de trabajo»; en consecuencia, la Comisión Asesora de Adjudicaciones, al establecer el orden de prelación, en sus dos informes cumple con lo estipulado en el pliego (1.4.8) y en el artículo 57 del TOCAF.

Sería erróneo y contrario al pliego interpretar que la oferta más conveniente no es aquella que ha ofrecido el canon mayor, sino evaluar otros elementos adicionales, como por ejemplo las inversiones, argumento incorrecto que repetidamente hemos escuchado en los últimos días. Las inversiones fueron analizadas y evaluadas en una etapa de la licitación, que fue unánimemente aceptada por todos los interesados en este proceso, debidamente informado a la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados y que, como se sabe, concluyó con la resolución del Poder Ejecutivo del 3 de agosto de 1999, que no fue objeto de impugnación, quedando firme.

Por último, quiero referirme a la responsabilidad del Estado en caso de eliminar al primero en el orden de prelación. De acuerdo con el numeral 1.4.11 del Pliego de Bases y Condiciones, el Poder Ejecutivo resolverá en favor de la oferta más conveniente a los intereses del Estado uruguayo, considerando el dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones. El poder discrecional de la Administración tiene un límite para no caer en la arbitrariedad; en el caso, está dado por la finalidad perseguida, esto es, la oferta más conveniente a los intereses generales. Si resolviera eliminar del orden de prelación a la oferta que figura en primer lugar, debería necesariamente fundamentar en forma expresa que dicha oferta le ocasionaría un perjuicio al Estado. Si se consideran los dos informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, dado que ofrecen todos los elementos de juicio ponderables, no existen elementos que prueben ni ameriten que la adjudicación en favor del primero de los oferentes en el orden de prelación cause un perjuicio al Estado.

El perjuicio debe ser manifiesto y no pueden considerarse un perjuicio los eventuales casos de incumplimiento que puedan producirse durante la vigencia del contrato de concesión, ya que para ello se exigen las garantías de fiel cumplimiento del contrato.

En suma, la defensa de los intereses del Estado también implica no adoptar decisiones que, como consecuencia de ser contrarias a derecho y sin los fundamentos suficientes, puedan ser impugnadas administrativamente y le ocasionen perjuicios económicos de gran magnitud.

Esto es todo cuanto quería informar.

SEÑOR BERGSTEIN.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BERGSTEIN.- Señor Presidente: el señor Legislador Sedarri Luaces había dicho, previamente a la exposición del señor Ministro, que tenía algunas denuncias que formular y había ofrecido la posibilidad de hacerlo en sesión secreta, sin perjuicio -como él mismo lo puntualizara- de que no tenía inconveniente en formularlas en sesión pública.

Mocionamos en el sentido de que lo que el señor Legislador Sedarri Luaces tuviera que decir, sea expuesto en sesión pública, salvo opinión en contrario de este Cuerpo, por varias razones. Lamentablemente, más de una vez hemos leído en la prensa el contenido de sesiones secretas de este Cuerpo. Por otro lado, la circunstancia de que se haya anunciado en sesión pública que se formularán denuncias y que sería conveniente hacerlas en sesión secreta, generaría un clima realmente inconveniente para la serenidad con que debe encararse todo ese tema y excitaría la imaginación colectiva. Como confiamos en el criterio con que el señor Legislador Sedarri Luaces va a hacer su exposición al respecto, concretamente mocionamos para que cuando formule esas eventuales denuncias, lo haga en sesión pública.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- Señor Presidente: no tenemos ningún inconveniente. Lo aclaramos cuando hicimos el planteamiento. Nos parecía que era un tema bastante importante y planteamos esa posibilidad, pero no tenemos inconveniente en hacerlo públicamente.

SEÑOR CANET.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CANET.- Señor Presidente: hemos seguido con atención la exposición del señor Ministro y, previamente, hemos escuchado también con mucha atención los puntos planteados por el señor Legislador Borsari Brenna, muchos de los cuales motivan coincidencias de nuestra parte, que arrancan de inquietudes que venimos planteando desde hace mucho tiempo en otro ámbito de este Parlamento, que es la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados.

No percibimos una relación -eso lo juzgará en particular el señor Legislador Borsari Brenna- de correspondencia plena entre la exposición muy clara y muy extensa del señor Ministro y los puntos específicos que le han sido planteados, pero veremos en el curso de la sesión si algunos de ellos pueden ir aclarándose.

Quisiéramos hacer una explicación previa que es necesaria para el ámbito parlamentario que integramos, para el señor Ministro y sus colaboradores y también para la prensa que está presente. ¿Por qué teniendo una serie de argumentos y una serie de elementos similares planteados de tiempo atrás, no hemos tomado la iniciativa que afortunadamente hace unos días promovió el señor Legislador Borsari Brenna en nombre del Herrerismo y de su Partido? Porque en el ámbito en que este tema se estuvo estudiando, la Comisión especializada -con frecuentes convocatorias al señor Ministro, quien concurrió varias veces-, en la que están representados tres partidos, el Partido Colorado con un miembro, el Partido Nacional con dos y el Encuentro Progresista-Frente Amplio con uno -naturalmente, el Nuevo Espacio tiene acreditado su delegado de sector, pero a la hora de tomar decisiones no tiene oportunidad de incidir en ellas-, en la sesión del día 13 de julio y en una situación que ahora no vamos a relatar, la mayoría de los integrantes decidió relevar al señor Ministro de comparecer en el futuro para informar personalmente sobre este proceso licitatorio y, por lo tanto, quedamos en total soledad política. No vamos a entrar al tema de cómo fue, no tenemos inconveniente en hacerlo, pero creemos que es una contribución a la buena marcha de la reunión, a los objetivos que tenemos planteados, que son los de llegar a una conclusión. El hecho es que en ese ámbito podíamos presentar preguntas por escrito que la Comisión, gustosamente, elevaría al señor Ministro. En alguna oportunidad lo hicimos y el señor Ministro nos respondió, pero desapareció la instancia del contacto directo, del informe del responsable político -o por lo menos de uno de ellos- de este tema tan importante, en un ámbito que le era absolutamente natural.

Se desencadenó la campaña electoral. No era el momento propicio ya que -lo tenemos que decir porque, si no, se pierde un aspecto importante- había un Ministro del Partido Nacional como titular de la Cartera que estaba llevando adelante el tema y otros Ministros con responsabilidades en el asunto que son del Partido que ocupa la Presidencia de la República. En esas condiciones, y más allá de una actitud siempre atenta y constructiva del Nuevo Espacio, las posibilidades de llevar este tema a la Cámara podían significar enterrarlo definitivamente y sellar su suerte, por lo cual nos abstuvimos voluntaria y deliberadamente de llevar adelante acciones que estaban a nuestro alcance. Pero pensando en el tema, en que en política a veces hay que tener paciencia y en que pueden sobrevenir situaciones políticas y hechos nuevos que habiliten variantes en la situación -como las que hoy, afortunadamente para Uruguay, estamos viviendo-, no nos duele para nada que sea otro partido y otro Legislador quienes estén planteando el tema, porque lo que importa es Uruguay, sus intereses. Por eso, antes de la sesión en que esto se resolvió, comunicamos al Partido Nacional, al Herrerismo, que incondicionalmente íbamos a aportar nuestros votos, que junto con los suyos hacían mayoría, de manera de habilitar la presencia de los señores Ministros convocados a fin de profundizar en el tema, abrirnos la mente y ver si éramos capaces de contribuir a que el Poder Ejecutivo revisara el camino inexorable que viene llevando en este tema.

Hecha esta explicación previa, debemos hablar del contexto. Sabemos que el señor Ministro lo conoce, pero éste es un ámbito especial, éste es el Poder Legislativo durante el receso y tenemos que dejarlo establecido aquí también. Una licitación internacional para una concesión por veinticinco años, extensi-

ble a treinta años, equivalente a cinco o seis períodos de gobierno, equivalente a una generación de uruguayos, es un tema de Estado.

Se trata, además, de un espacio estratégico; es la única conexión aérea que tiene Uruguay, no con la región sino con el mundo. Salvo algunos servicios, como seguridad en vuelo, meteorología, etcétera, todo lo vinculado con la explotación comercial sería colocado en manos de un consorcio internacional cuya mayoría accionaria, en cualquier caso, será extranjera.

Es un espacio económico generador de importantes recursos genuinos para el Uruguay, y no sólo en cuanto a las necesidades aeroportuarias, ya que el aeropuerto también contribuye a cubrir otras necesidades de los uruguayos.

Este es un monopolio natural porque el país, por sus dimensiones, su economía y su demografía, no puede sustentar simultáneamente -y por mucho tiempo- otro aeropuerto internacional de estas características.

Entonces, había un requerimiento previo e inevitable de buscar consensos políticos interpartidarios, cosa que debió haber hecho el Gobierno y que, por lo menos en lo que concierne a nuestro Partido, no hizo. En ese plano, me place destacar que ayer el Presidente electo, doctor Jorge Batlle, mantuvo un diálogo que suponemos queda abierto hacia el futuro -¡ojalá tenga los mejores contenidos!- con el Presidente del Encuentro Progresista y del Frente Amplio. Creemos que en ello radica el funcionamiento de la democracia y del sistema político, en la relación entre los partidos.

Un tema que habrá de abarcar casi un tercio de siglo no lo puede resolver a solas un Gobierno, aun con respaldo parlamentario. Es un tema de consensos nacionales; tienen que hablar también los importadores y los exportadores -que en forma creciente utilizarán la vía aérea para el transporte de los productos-; las compañías de aviación extranjeras, que queremos que sigan entrando a Uruguay en lugar de dejar de venir, como está ocurriendo. Tienen que hablar los trabajadores y los técnicos, los gremios del aeropuerto. Y tiene que opinar también la gente vinculada a los aeropuertos del interior del país, porque nosotros necesitamos una política aeroportuaria nacional. Nada de eso se ha hecho.

Este es el marco del tema. Veamos ahora las dificultades que hemos encontrado, aparte de las que ya hemos señalado, que son muy importantes.

Ha habido un desigual rigor en el desarrollo de la licitación. Por eso preguntaba hoy al señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas sobre la situación relativa al consorcio descalificado: Worldairport Montevideo, integrado por N.V. Brussels Airports Terminal Company S.A., Compañía de Servicios Técnicos S.A. (en formación), Victorio Américo Gualtieri S.A. y SNC-Lavalin International Inc. Fue descalificado por razones formales, porque una de las empresas tenía un vínculo de actividad previa en el Aeropuerto de Carrasco, por lo cual podría poseer datos que le dieran ventaja sobre sus competidores. En una rigurosa decisión y por razones formales, este consorcio no califica. ¿Se aplicó el mismo rigor para otras cosas?

Quiero decir que el día 23 de abril de 1999, a través de un medio no oficial ni parlamentario -pero aquí somos políticos- sino de difusión, concretamente en CX 14 El Espectador, en el programa «En Perspectiva», hice declaraciones al señor Emiliano Cotelo sobre la situación de TRIBASA. Esas manifestaciones tienen una explicación en cuanto a la fecha en que fueron formuladas. Estábamos en campaña electoral con miras a las elecciones internas. Nos pareció absolutamente incorrecto -lo consulté con algunos compañeros y en particular con el señor Senador Astori- «tirar una bomba» medio escandalosa en esos momentos sobre una situación de este tipo. Entonces, esperamos la veda para plantearlo como un tema de gobierno, al margen de la campaña electoral, por respeto a la importancia del asunto, que nos concierne a todos y del cual no hay que sacar ventaja, ni antes, ni ahora, ni después.

El viernes 23 de abril, primer día de veda, pero cuarenta y ocho horas antes de la apertura del sobre número uno y del depósito del sobre número dos, hicimos conocer esta situación. Y en el mismo programa el señor periodista entrevistó posteriormente al señor Ministro, que además de decir que no quería polemizar conmigo -estaba en todo su derecho- aseguró haber escuchado al menos una parte de las manifestaciones.

No voy a leer aquí la entrevista, pero quiero decir que el 23 de abril tomó estado público esta situación y que aquí todos tenemos responsabilidades, ya sea como gobernantes, parlamentarios o técnicos. Vivimos en Uruguay y escuchamos los mismos medios. Además eso se reprodujo por otras vías.

Luego hicimos una conferencia de prensa y entregamos a los medios todo el material de la investigación que había finalizado exactamente el 23, en el que se daba cuenta de la situación de una empresa en derrumbe, en caída libre. Se lo entregamos a todos los medios que lo quisieron, que le dieron el uso que creyeron adecuado, en base a una libertad que respeto enteramente. Hubo algunos medios muy conocidos que, a partir de allí, empezaron a realizar sus propias investigaciones. No alimentamos con más datos, porque no era necesario; los periodistas evidentemente se encargaron de seguir el tema y empezaron a obtener informaciones realmente novedosas. De muchas cosas me he enterado leyendo «Posdata», «Brecha», etcétera. Y esa información está allí, en negro sobre blanco. Salvo un ciudadano que no tuviera la oportunidad de acceder a esos medios, nadie vinculado al Gobierno podía ignorarla. No la podía ignorar ningún Legislador, ningún miembro de ninguna Comisión Asesora de Adjudicaciones, en un tema que le concernía porque tenía estado público.

Por supuesto que el 26 de abril, al día siguiente de las elecciones internas -o sea setenta y dos horas después de estas manifestaciones públicas-, se abrieron los sobres como si no

estuviera pasando nada.

En la página 34 de la versión taquigráfica correspondiente a la sesión de la Comisión de Defensa Nacional del 6 de julio de 1999, se reiteran los elementos de preocupación sobre la situación de esa empresa.

Señores parlamentarios, señor Ministro: si en la vida privada cualquiera de nosotros dispusiera de un gran capital y anduviese buscando un socio para llevar adelante un gran emprendimiento, seguramente trataría de que no estuviese en el «clearing». Esta empresa está en el «clearing», desde el punto de vista de que tiene una calificación de riesgo severamente mala. «Incumplimiento selectivo» es la traducción al español de la calificación que tiene; es tal vez de las peores. Implica que pago lo que me conviene y difiero lo que no quiero pagar.

Por tanto, si buscara un socio en la vida particular para prosperar, sería la única clase de socio que no querría, y para mi país tampoco. Y detenta el cincuenta por ciento del capital de un consorcio ya constituido -MVD-, que hoy está propuesto para recibir la administración del aeropuerto por muchísimo tiempo.

En ese momento, 23 de abril de 1999, el señor Ministro dijo públicamente y después en aquella sesión de la Comisión de Defensa del mes de julio, dando tranquilidad, que el proceso de licitación tenía mecanismos para solucionar ese tipo de problema. Si la información resultó objetiva, me pregunto cómo han funcionado esos mecanismos. ¿Tuvo alguna repercusión la información del día 23 de abril en conocimiento de los uruguayos que acceden a los medios de comunicación? La tuvo evidentemente, pero ¿cuáles fueron los mecanismos que jugaron? La información era veraz y la situación se ha venido agravando.

Además de lo que entregamos a todos los medios de prensa, tengo en mi poder elementos investigados en firmas de bolsa, en bolsas de valores, en diarios de Estados Unidos, México, Costa Rica y Chile, estudios de empresas, material que voy a suministrar para que, si el Cuerpo no tiene inconveniente, sea incorporado a la versión taquigráfica de la sesión del día de hoy. Este material es el que ha servido a muchos medios. Y un elemento que hace a la democracia es informar a la opinión pública -sobre este punto también he hablado en la Comisión de Defensa Nacional aunque, a veces, no he sido interpretado- sobre temas importantes que le conciernen. La gente debe saber -ésta es la base de la democracia-; de lo contrario, no ejerce su libertad.

Además, tenemos gráficas que muestran cómo se ha desarrollado esta empresa hasta el presente mes de enero. La acciones de TRIBASA, que valían U$S 40 a fines de 1994, se cotizan este mes entre U$S 0,31 y U$S 0,55. Esta empresa está en la ruina; está al borde de la quiebra, está buscando salvarse.

Por otra parte, si el Poder Ejecutivo concediera la autorización en el caso de que esta empresa fuera la adjudicataria, existe la posibilidad -y dejo planteada la pregunta al señor Ministro-, reconocida por uno de los miembros que representa a MVD, de que TRIBASA pudiera ceder su lugar a IMPREGILO, un consorcio que no calificó. Hemos estudiado los once mil folios del proceso de precalificación -o por lo menos parte de ellos- que llegaron a nuestro poder, y puedo señalar la calificación que recibió IMPREGILO. No recibió los pobrísimos 72 puntos que apenas le permitieron a MVD sobrepasar los 70 requeridos, sino 38; no recibió 16 puntos en capacidad financiera -que ahora podrían ser 11-, como MVD, sino 10.

Primero: espero que esta licitación no prospere, por el bien del país. Segundo: si prosperara, espero que MVD no sea la adjudicataria porque estaríamos violando los más elementales intereses del Uruguay, pues es la peor solución que tenemos a nuestro alcance. Y, tercero, si ocurriera esa tremenda desgracia, espero que el Poder Ejecutivo no permita a MVD sustituir a esta empresa por otra que tiene menos capacidad financiera y calificación.

Sin embargo, de esto se habla, aunque esta norma no está prevista para esta situación, sino porque en virtud de la dinámica de los negocios puede haber necesidad de un cambio; pero no desde ahora y con una empresa que está en la ruina, que ya tiene relevo, y cuando tampoco sabemos si cobra el relevo que produce.

Entonces, señor Ministro, hoy, 18 de enero, tenemos una gran preocupación por lo que ha pasado, a partir de esa información vertida el 23 de abril de 1999.

El señor Ministro informó en la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados que se le requería a los consorcios balances, etcétera, es decir, una puesta al día. ¿Cuál era la finalidad? ¿Era completar un requisito, establecer un grado de tranquilidad o adoptar alguna medida? No hay ninguna medida, si consideramos como medida actualizar la información y calibrar la conveniencia del país.

Sobre esto podría agregar una serie de elementos, pero lo sustancial está dicho. Tal vez el tono no es el que yo desearía emplear, pero, sinceramente, uno está tan angustiado y tan preocupado por un tema como éste que pierde la amabilidad al decir las cosas. Se pueden decir cosas duras con mucha altura. Y la verdad es que, lamentablemente, todo lo que tengo que decir son cosas duras.

Rigor desigual o falta de rigor en la licitación equivale a que ésta no tenga un real valor porque no da garantías a ninguna de sus partes, en la medida en que una o dos sean de distintas características. Elimino a una empresa por determinada cuestión, pero permito que subsista un consorcio que tiene problemas colosales.

Este consorcio, que se adaptó muy bien a las nuevas reglas que tenemos en esta licitación, se planteó lo siguiente: ¿para qué voy a poner más plata en inversión si puedo cubrir el mínimo y me reservo para el canon? Entonces, no importa el

aeropuerto que vamos a tener, sino el canon que vamos a recibir.

Y pregunto: ¿estamos ante una política de recaudación o ante una política aeroportuaria? El canon en términos exclusivos jamás puede ser el que defina una cosa tan grave.

Por otra parte, hablando de inversión, originalmente existía un monto de inversión mínimo excluyente de U$S 165:000.000. Pero éste ya no es más un monto mínimo de inversión; en el actual pliego es un monto de referencia. ¿Por qué? Porque los cuatro consorcios precalificados así lo solicitaron.

La verdad es que a uno le surgen ganas de ser irónico, pero tengo que contenerme y buscar ser racional. Se les concedió lo que pidieron y preguntamos: ¿cuál es, para el Estado uruguayo, la ventaja de flexibilizar esa suma? Nos explicaron que, de todas maneras, los tres consorcios, a la hora de las propuestas, tenían inversiones superiores. Sin embargo, hay un consorcio que tiene aproximadamente U$S 166:000.000 de inversión, pero si incluimos en ésta los U$S 15:000.000 destinados al traslado de la base aérea, que no es inversión aeroportuaria. La inversión aeroportuaria es otra cosa: pistas, calles de rodamiento, plataformas, radioayudas, ayudas visuales, terminales de pasajeros y de carga. El traslado de la base aérea es otra cosa; es algo por el costado: es una compensación que hay por una cesión de una parte de terrenos a cambio de otra. Entonces, tampoco están los U$S 165:000.000.

Al tratarse de un monto de referencia, no hay que justificar en que se invirtió, pues ahora no es un monto de inversión mínima excluyente. No sé cuáles son las ventajas -salvo evitar el complejo control que esto pueda requerir- de flexibilizar algo que iba en favor del interés uruguayo y que había sido aceptado, ya que se presentaron más de cuarenta empresas en nueve consorcios conociendo esta cifra como inversión mínima excluyente. Luego, los cuatro precalificados pidieron que se flexibilizara esta condición y se accedió.

Parsons Aviation formula expresiones laudatorias respecto al pliego. ¡Magnífico! Como uruguayo, estoy muy contento de que haya una empresa de este nivel que felicite por una tarea hecha por uruguayos en una materia tan delicada.

Ahora pregunto: aparte de eso que causa satisfacción, ¿Parsons Aviation conoce el TOCAF? ¿Conoce la legislación uruguaya? Probablemente no, y no tiene por qué conocerla. Conoce el pliego y lo aprecia desde el punto de vista técnico. Y yo creo que el pliego está muy bien redactado y es coherente.

Hay una parte de la filosofía del pliego que se puede compartir y es que muchas exigencias hacen que cualquiera propuesta sea buena; luego, tengo un elemento de definición que es el canon. Desde ese punto de vista se puede decir que se asegura que va a haber un muy buen aeropuerto porque hay una serie de requisitos mínimos que hay que superar, y va a existir un canon que lo va a definir. Pero el problema es que eso no es lo que dice la ley. El TOCAF es mucho más que el pliego; el TOCAF es el encuadre jurídico en el que debe ir colocado armónicamente cualquier pliego de licitación. Este pliego no es armónico porque el TOCAF habla expresamente de artículos homogéneos. Por ejemplo, si el Estado realiza una licitación para comprar cuarenta ambulancias de determinada marca, modelo y capacidad, es decir, un artículo único, no importa que se presenten cuarenta empresas: la que ofrezca el mejor precio, es la que gana. Eso es muy claro. Sin embargo, cuando se trata de construir un aeropuerto y administrarlo durante veinticinco años y se presentan empresas con distintos montos de inversión, distintas soluciones de ingeniería o de arquitectura, diferentes calendarios de obra, distintos niveles de mantenimiento o evaluaciones de tráfico -que pueden ser adecuados o no-, no alcanza con que sean buenas propuestas y pasen los mínimos. De acuerdo con el TOCAF, necesito diferenciarlas, porque hay elementos absolutamente heterogéneos y hay que encontrar -de acuerdo con la ley- cuál es la oferta más conveniente para el Estado, que puede no ser la del menor precio -lo dice expresamente el TOCAF-; en este caso, será la del mayor canon, dado que no estamos comprando, sino cediendo un espacio económico.

Entonces, aquí hay una contradicción jurídica insalvable -que ya hemos planteado- entre el pliego y la ley. Esta situación sólo puede generar conflictos, salvo en un caso. Si se aplica el pliego, se viola la ley y podemos tener la expectativa de que el órgano de contralor correspondiente, que es el Tribunal de Cuentas, observe estos aspectos sólo si incumplimos la ley y cumplimos el pliego: va a haber quienes en una u otra situación van a reclamar al Estado, con lo cual incursionamos en una situación sumamente compleja de intereses y ellos tendrán parte de razón, sean uno u otros.

Entonces, por razones jurídicas, de políticas de Estado, de desigual rigor durante un proceso -que desmerece las garantías de un proceso bien- y por los riesgos que hemos señalado con relación a la situación concreta de esta empresa, creemos que la solución es cesar la licitación. Pienso que no debemos comprarnos problemas permanentes y más grandes que las soluciones que estamos adquiriendo con la adjudicación. Tenemos problemas que no hemos sabido resolver, como es el caso de PLUNA S.A. Esta empresa decola y aterriza todas las veces que quiere y no paga nada y lo seguirá haciendo hasta que llegue una empresa privada. Entonces, ¿de dónde vamos a sacar ese dinero? Seguramente, se lo pagaremos al adjudicatario del canon; le pagaremos esas tasas de PLUNA S.A.

El problema más grave es poner todo en una sola mano y con un solo elemento: el canon. Si cruzamos la mirada a la vecina orilla, veremos lo que es el poder privado potente dentro del poder estatal no tan fuerte para saber los cánones formidables que se pueden ofrecer. Aeropuertos Argentinos 2000 (AA2000) está formado por tres empresas y es el ganador de la licitación de treinta y tres aeropuertos en la República Argentina. Una de las empresas que lo forma es, precisamente, Sea Technical, consultora que nos hizo el plan maestro para nuestro aeropuerto, subsidiario de otros que ha estado administrando. Este consorcio AA2000 logró la adjudicación de la licita-

ción porque ofreció un canon formidable. Pensaban que podía ser de U$S 50:000.000 o de U$S 70:000.000, pero fueron subiendo la apuesta y terminó siendo de U$S 171:500.000 anuales, pagaderos cuatrimestralmente. Esto fue maravilloso hasta el momento en que hubo que pagar el primer cuatrimestre. Entonces, un país importante como Argentina, que tiene sus problemas y sus condicionamientos externos, que debe vender sus productos y cuidar muchos vínculos, cedió ante el poder privado potente, porque entregó tarde unas pistas y debió realizar una rebaja de casi la mitad de la primera cuota. Posteriormente, Aeropuertos Argentinos 2000 planteó que quería pagar parte del canon con la realización de dos estudios, uno de ellos sobre aguas residuales. Además, le pareció oportuno tomar a su cargo las obras de remodelación -que no estaban previstas- de Aeroparque. Hay que tener mucho cuidado porque se trata del poder dentro del poder; es un problema de políticas de Estado.

Voy a reiterar sin ningún problema que felizmente hoy estamos considerando este tema por iniciativa del Herrerismo. En nombre de la izquierda y del interés nacional -es bueno invocarlo-, sería bueno decir muchas gracias, porque estamos en un plano de ciudadanos uruguayos preocupados por asuntos que ya habíamos venido planteando y que hoy compartimos.

Tengo en mi poder un estudio sobre el tema del pliego y del TOCAF, realizado por un profesor, un catedrático de enorme prestigio, que es el doctor Cassinelli Muñoz. Voy a entregar este documento para que sea considerado como un elemento más en este asunto. La conclusión del doctor Cassinelli Muñoz es terminante con respecto a que el pliego establece un procedimiento que coloca en igualdad de condiciones a todas las propuestas técnicas que cumplan el mínimo establecido, descartándose toda comparación entre ellas. De manera que no se podrá cumplir con el artículo del TOCAF que manda hacer la adjudicación a la oferta que se considere más conveniente, sin que sea preciso hacer la adjudicación a favor de la de menor precio, en este caso, la de mayor canon. Este es el final de un documento donde están rigurosamente examinados todos los elementos del pliego y los concernientes al TOCAF.

Simplemente, quiero manifestar al señor Ministro -con el respeto que en algún momento pudo haber pensado que no lo había ejercido al nivel adecuado y por eso se sintió muy molesto por algunas de mis declaraciones- que nuestra fuerza política apela a que haya una revaloración de todo esto. Es muy grave entregar por un lapso tan extenso un aeropuerto único, que es un monopolio natural, en todas sus actividades, aeroportuarias y no aeroportuarias, a un consorcio internacional con mayoría de capital extranjero. No tenemos nada contra lo extranjero, pero sí tenemos mucho por lo nuestro. Y si lo nuestro alcanza o, por lo menos, puede compartir en forma importante esa explotación del aeropuerto, no lo entreguemos así, por tan poco, a cambio de un canon muy alto que no sabemos si podrá ser cobrado. Porque los números nos dan unas tasas internas de retorno bastante bajas para cualquiera de las tres propuestas, a tal punto que con semejante capital más vale ponerlo en el banco porque da más y es más seguro si el banco es bueno, que invertirlo en el Aeropuerto de Carrasco, puesto que los cánones son altos pero el que encabeza la tabla es realmente desmedido.

Quiero expresar una palabra final sobre el tema del rol del Estado. Una primera enseñanza que nos deja esta licitación es que un aeropuerto es un espacio económico muy importante. Por eso, más de cuarenta empresas se consorciaron y pujaron por obtenerlo por tan largo lapso. La segunda enseñanza es que los Estados del Primer Mundo no abandonan tan fácilmente al capital privado o a consorcios nacionales o internacionales sus aeropuertos. Precisamente, aparte de MVD -consorcio del que tanto nos hemos ocupado-, hay otros dos consorcios en carrera. Uno de ellos es el uruguayo-español -CUEC-, cuyo integrante aeroportuario es AENA -Aeropuertos de España-, que, como todos sabemos, es una empresa como ANCAP, UTE y ANTEL, pero de los aeropuertos españoles, que últimamente ha tenido un cambio y ha abierto su integración al capital privado. Se trata de una empresa mixta, pero está firmemente asociada al Estado español e inclusive hay un Ministro vinculado directamente con ella.

El otro consorcio, CAM -Aeropuertos del MERCOSUR-, es de empresas francesas y españolas. En este caso tenemos otra empresa interesante, Aeropuertos de París; ésta sí es totalmente estatal, y administra todos los aeropuertos de París y del norte de Francia, es decir, la mayoría de los aeropuertos franceses. Además explota las actividades aeroportuarias y las no aeroportuarias.

Esto es muy interesante: el Estado uruguayo ha decidido retirarse de este espacio económico. Queda con algunos servicios importantes que son de su responsabilidad a nivel internacional, pero se retira. Por esa misma puerta -la de esta licitación internacional- por la que se retira el Estado uruguayo, si exceptuamos a MVD que es el consorcio que presenta problemas, va a entrar otro Estado, el francés o el español, porque ellos sí saben que los aeropuertos no solamente brindan ganancias sino que son áreas estratégicas que no hay que ceder sino obtener. Es parte de su política internacional. Si yo fuera francés o español me parecería muy bien, pero soy uruguayo y me preocupa, porque creo que tenemos la capacidad de crear un Ente o una empresa mixta de aeropuertos del Uruguay que dé soluciones. Aquí hay profesionales excelentes; no todos están en el país porque están triunfando por el mundo. Inclusive, alguno con quien hablé el otro día se encuentra construyendo aeropuertos en España. Más allá de las anécdotas que todos tendríamos para contar -éste no es el lugar ni la ocasión-, sin duda Uruguay tiene la gente capacitada y además dispone de los recursos necesarios, aunque es un tema que puede ser muy polémico, inclusive en mis filas.

En este momento, a nivel de Gobierno se está considerando alguna modalidad de aplicación de fondos para concesiones de obras públicas, por supuesto realizadas por privados. Entre esos fondos están los de las AFAP, que hoy suman U$S 590:000.000. Sin considerar un solo peso de la recaudación, habría que invertir U$S 165:000.000 en los veinticinco

años, que ahora es una cifra de goma, es una referencia; podrá ser menos o más. Acá tenemos recursos para una solución uruguaya que puede ser abierta al capital privado pero mediante la cual el Estado uruguayo, con un elemental sentido nacionalista, no de rechazo al extranjero sino de amor a lo propio, debería preservar su presencia en un área que también involucra a la soberanía.

Dejo planteados estos elementos esperando algún tipo de respuesta y con una enorme preocupación por el curso de estos acontecimientos. Es un tema que no hemos presentado anteriormente en este ámbito porque valoramos que no había condiciones políticas seguras y que existía el riesgo de consolidar el camino inexorable que se venía transitando. Ahora apareció una luz al final del túnel y tenemos la esperanza de que entre todos ayudemos al Poder Ejecutivo a revisar esta conducta de concesión, y que podamos encontrar otros caminos. Creo que el actual Gobierno tendría que cesar la licitación -lo cual no le genera ningún pleito con privados porque está en su derecho; en cambio, aplicar cualquiera de las soluciones le va a generar pleitos-, luego reasumir el proyecto de 1996 de remodelación total o parcial del aeropuerto para que las pistas se alarguen, se ensanchen y se recimenten por lo menos, y financiarlo con recursos genuinos del aeropuerto, y mientras tanto buscar consensos nacionales en materia aeroportuaria, seguramente con el nuevo Gobierno ya instalado, orientado por la iniciativa de quien va a asumir la primera Magistratura, doctor Batlle, pero con un fuerte intercambio político en la búsqueda de los acuerdos necesarios en un tema de Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa tiene que poner a votación la moción presentada por el señor Legislador Canet que refiere a incorporar al Diario de Sesiones la documentación que ha aportado en esta sesión.

Se va a votar.

(Se vota)

-9 en 10: Afirmativa.

(Texto cuya incorporación al Diario de Sesiones fue resuelta por la Comisión Permanente:)

"Concesión del Aeropuerto de Carrasco:

Dip. Brum Canet (AU) advierte que uno
de los consorcios precalificados tiene
"serias dificultades" financieras y pide
postergar la apertura de las ofertas.
Ministro Storace: Está todo controlado.

EN PERSPECTIVA
Viernes 23.04.99, hora 08.10.

EMILIANO COTELO:

El Vicepresidente de la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes, Diputado Brum Canet (de Asamblea Uruguay, Frente Amplio), reclamó en las últimas horas al Poder Ejecutivo dejar en suspenso el proceso de licitación del Aeropuerto Internacional de Carrasco, a muy pocas horas de que se cumpla la instancia crucial del lunes, cuando está previsto abrir los sobres con las propuestas de tres consorcios.

Está en línea el Diputado Canet, y en instancias se incorporará también el Ministro de Defensa Nacional.

¿Por qué esta solicitud en este momento, tan al filo de los plazos, Diputado?

BRUM CANET:

No es al filo de los plazos: lo seguimos planteando hasta el último minuto. Hemos venido planteando que el Estado uruguayo puede realizar este tipo de emprendimientos. Hemos planteado temas de soberanía, temas de área estratégica, de monopolio natural (el Uruguay no puede sustentar otro aeropuerto); hemos planteado temas de rentabilidad, porque el aeropuerto genera recursos genuinos (el país no tiene que sacar de otro lado sino que tiene que buscar formas de repago de lo que invierte en remodelar o poner a nuevo el aeropuerto). Ese es el fondo de la cuestión, más allá de nuestro concepto sobre no privatización de áreas estratégicas del Estado.

En este marco es que hemos planteado la necesidad de atender una serie de aspectos que no han sido atendidos adecuadamente.

EC - Si entiendo bien, lo que usted está cuestionando es el propio llamado a licitación. Porque recordemos que se trata de un llamado para la realización de estas obras por concesión de obra pública. Usted entiende que la reforma del aeropuerto puede ser hecha por el propio Estado, o sea que en definitiva propone volver a fojas cero.

BC - En realidad, el que ha vuelto a fojas cero es el gobierno. Porque el gobierno nos dijo en 1996, en la persona del entonces Ministro de Defensa, Raúl Iturria, que era inaplazable la realización de obras y que había recursos para hacer la remodelación; que era urgente, que no podía pasar un minuto más, que las obras se podían hacer en dos años, que se contaba con los fondos, para que el aeropuerto tuviera lo fundamental en materia de pistas y de ayudas para la navegación aérea, etcétera, y que había de U$S 60 a 64 millones 300 mil. Y luego de considerarse tal urgencia y de informarse espontáneamente al Parlamento del propósito inaplazable de realizarlo, fue cancelado simplemente por una cuestión de voluntad política. El Presidente de la República entendió que, habiendo sido designada Montevideo como capital administrativa del MERCOSUR, correspondía tener un aeropuerto de mejores condiciones.

Y entonces volvió a fojas cero. A pesar de la urgencia, nos encontramos ahora, en 1999, con el aeropuerto -en términos generales- en las mismas condiciones que en 1996, habiéndose hecho un proceso previo: en 1995 ya teníamos una consultora avanzando hacia los pliegos para llamar a remodelar el aeropuerto o hacer uno nuevo.

EC - El pliego para el llamado, en estas condiciones (llamado a concesión de obra pública a los efectos de la remodelación y posterior explotación del Aeropuerto de Carrasco por 25 años) se aprobó a fines del año pasado. El llamado se concretó en enero, a comienzos de este mismo mes de abril se informaba que tres de los cuatro consorcios interesados habían pasado la etapa de precalificación...

Quiero decir que ha transcurrido el tiempo y este proceso ha ido adelante. ¿Por qué cuestiona en este momento lo que se ha hecho desde mediados del año pasado?

BC - Esto va más allá de los partidos políticos: es un tema en el cual el gobierno ha sido inexorable en el cumplimiento de los plazos que se ha auto-adjudicado. No es un tema de gobierno (este es un gobierno que está finalizando su mandato) sino un tema de Estado. Cuando hablamos de relaciones internacionales a veces hay consultas con los partidos, pero acá no hubo ninguna consulta; puede ser que sí con los que integran la coalición de gobierno, pero no con el sistema político como tal.

Este es un tema que afecta a una generación de uruguayos y a un área estratégica del Estado, y no es un planteo nuevo. Que ahora estemos pidiendo que se cancele, que se postergue la instancia prevista para el próximo lunes es generado por la voluntad del gobierno de mantener esa fecha, de mantener ese propósito, pero estos elementos ya fueron volcados antes. Y además exceden al sistema político: los gremios que están interiorizados del tema aeroportuario; los estudiosos del aeropuerto (no voy a hablar de la Fuerza Aérea porque no tengo posibilidad de conocer las reales opiniones de sus integrantes, y desde el punto de vista institucional están sujetos al mando superior que integran el Presidente de la República y el propio Ministro de Defensa, de modo que puede haber allí opiniones unánimes o no), y la Cámara de Comercio Aeronáutico, integrada por las empresas que justamente son los clientes del aeropuerto, no han encontrado un ámbito de análisis conjunto y profundo, sin perjuicio de que el gobierno mantenga sus prerrogativas de decisión: apenas han tenido contactos bilaterales en los cuales han marcado algunas cosas, pero no un análisis global. Y esto, insisto, es un tema que afecta a una generación de uruguayos: es por 25 años, con la posibilidad de prorrogar por cinco años adicionales una concesión monopólica, que abarca todas las actividades aeroportuarias no aeroportuarias: vamos a darle todo esto en las manos, en exclusiva, en su totalidad, a un consorcio internacional que tiene un poder que va mucho más allá que la inversión que haga aquí: tiene intereses en otras partes, muchas formas de pesar en el futuro sobre el gobierno de un país modesto, pequeño, que está expuesto a ser presionado en un área vital para el Uruguay.

EC - A comienzos de este mes, usted ya había reclamado la postergación de la apertura de ofertas. Es más: el Ministro de Defensa, Juan Luis Storace, concurrió el 6 de abril a la respectiva Comisión de Diputados para explicar el proceso de esta licitación, justamente a iniciativa suya. ¿Por qué hoy, 23, usted insiste con su reclamo? ¿Por qué ha hecho un pedido de informes hace pocos días?

BC - El 14 de abril hice un pedido de informes, porque en las condiciones en que nos encontramos, sin posibilidades de incidir en la medida en que el gobierno estaba decidido a mantener sin cambios su propósito, planteamos una serie de cosas que no nos han venido espontáneamente por el gobierno, como debiera ser en un tema tan importante. Si no compartió el tema con los partidos políticos, como mínimo -y esto no es un cuestionamiento al doctor Storace, a quien aprecio enormemente, sino que es un tema de relación de poderes: un poder del Estado no puede estar esperando que le pidan algo- cuando es un tema importante el gobierno debe brindar toda la información.

EC - Y el Ministro ¿no la brindó cuando concurrió a la Comisión?

BC - Quiero decir que hay cosas que tienen una conformación física extensa, y el Ministro no nos va a leer el pliego completo de las bases y condiciones del llamado a precalificación. Entonces, lo primero que le preguntamos en ese pedido de informes del 14 de abril (entre otras cosas) fue la integración del órgano que precalificó a las empresas, las pautas establecidas para precalificar a esos consorcios, y el texto completo de las resoluciones, con sus fundamentos, aprobadas en esa etapa de precalificación sobre todos y cada uno de los consorcios presentados.

¿Por qué? Porque vamos a usar todas las facultades que tenemos como Legislador: el control del Poder Legislativo sobre el Ejecutivo. Eso no es un derecho sino una responsabilidad que tenemos. Y si estamos en una comisión especializada sobre el tema, tenemos que hacerlo y lo vamos a hacer hasta los últimos extremos. En la medida en que estas y otras cosas que pedimos no nos han sido contestadas (sabemos que son pocos días, que requiere una tramitación) pero el tema tiene una fecha, es un tema fundamental, y no puede haber meras consideraciones administrativas, de almanaque: es una cuestión de fondo y yo tengo que pedirlo porque lo preciso como Legislador para ejercer mis potestades; el

gobierno no lo tiene que dar, y -además- como esto está demorando, no digo que se esté jugando con el almanaque pero el hecho es que el almanaque transcurre, llega el lunes y entramos a otra etapa, mucho más importante, más definitiva, con los consorcios presentando sus ofertas.

Entonces, empezamos como pudimos la verificación de la calidad y empezamos por uno de los consorcios. Y nos encontramos con sorpresas muy fuertes.

EC - ¿Qué sorpresas?

BC - Hay un consorcio que es el llamado Montevideo Servicios Portuarios, integrado por cuatro empresas, y una de ellas -el grupo mexicano TRIBASA SA- tiene el 50% del capital accionario. Empezamos a verificar, y ayer completamos una primera parte de información que nos genera una preocupación extraordinaria, porque tengo acá una cantidad de materiales (algunos originados en prensa, otros en empresas especializadas, casas de bolsa, empresas de estudio de mercado, etcétera) que suponen una cantidad de datos económicos y financieros que registran las bolsas sobre esta empresa, y unos conceptos sobre qué actitud debe tener la gente respecto a una colocación de acciones que procura hacer con un plazo que va hasta el 28 de este mes (mediante la cual TRIBASA intenta conseguir recursos para mejorar en alguna medida una situación muy comprometida). No tenemos nada contra esta empresa ni la conocemos, y ojalá -con la buena voluntad que tenemos frente a la vida- pueda solucionar sus problemas, pero no nos importa TRIBASA: nos importa el Uruguay. No decimos que a otros no les importe, pero sí que a nosotros nos importa.

EC - ¿Usted dice que esta empresa, TRIBASA, está atravesando dificultades serias?

BC - Dificultades serias. Dificultades serias que vemos que no comenzaron ahora. Todos recordamos la crisis mexicana, lo que luego llamamos en América latina “el efecto Tequila”, y entonces como muchas empresas- TRIBASA tuvo problemas que registran con mucha claridad gráfica materiales que tengo a la vista, por ejemplo sobre el valor de sus acciones (que tuvieron un primer desplome fundamentalmente en enero de 1995, y luego tiene oscilaciones pero muy por debajo del promedio de otro conjunto de empresas.

Lo grave es que en este último tramo de 1998, particularmente el segundo y cuarto trimestres, las acciones de TRIBASA empezaron a descender muy fuertemente; no ha podido cumplir con una serie de obligaciones financieras; ha encarado una reestructura muy fuerte, procurando por un lado capital fresco, colocación de acciones, reducción por esa vía de su endeudamiento (que es del orden de U$S 1.300 millones) y, en suma, cuando está ahora pendiente de que esas acciones sean colocadas y pueda lograr esos fondos, empresas especializadas recomiendan la no adquisición de esas acciones por una razón muy sencilla: porque entienden que la situación de la empresa es muy frágil. Leo, por ejemplo: “Conforme al programa de reestructuración planteado, además de la capitalización de 1.800 millones de pesos” mexicanos, esto es más o menos U$S 180 millones, “TRIBASA prevé el pago de U$S 550 millones en pasivos mediante fondos que se obtenga por la venta de activos no estratégicos. Es decir, la empresa se desprende de una cantidad de bienes, posiblemente algunas autopistas, así como la reestructuración de U$S 140 millones de deuda de corto a largo plazo, y un plan de recorte de gastos equivalente al 30% de su actual nivel de erogaciones operativas”. Eso es una empresa en problemas.

EC - Y por esa razón usted insiste en su pedido de suspensión de la etapa que tiene que cumplirse el lunes en este proceso licitatorio, que es la apertura de las ofertas.

BC - Este es un nuevo elemento. Leo acá: “Aunque mejor, la situación financiera de TRIBASA todavía estará en nivel de riesgo importante, por lo que -mientras tanto- recomendamos a los actuales accionistas” (¡a los actuales accionistas de TRIBASA!) “no suscribir las nuevas acciones”. ¡Qué asesoramiento! Pensemos como habitantes del Uruguay: ¿cómo podemos concebir que el Estado uruguayo haga negocios que signifiquen conceder a un consorcio cuyo 50% constituido por esta empresa en estas condiciones, conociendo estos elementos?

Ahora, yo pregunto: ¿se conocen estos elementos? ¿Han sido valorados?

EC - Trasladamos sus preguntas al Ministro de Defensa Nacional.

BC - Permítame una sola frase. Comprendo las limitaciones de un programa de radio, pero tengo que hablar horas sobre el tema. La situación de TRIBASA excede largamente lo que he dicho. Incluso la integración de su planta dirigente, con serios cuestionamientos dentro y fuera del país; es una empresa con problemas en Costa Rica, donde le cancelaron un proceso ya adjudicado por serios problemas en el proceso licitatorio, justamente, y con serios problemas en Chile para cumplir con concesiones ya obtenidas, porque se duda de que llegue a tener los recursos necesarios para hacer su parte.

EC - Creo que, en síntesis, el planteo ha quedado claro. Vamos a buscar de inmediato la respuesta del Poder Ejecutivo. Ahora sí estamos en comunicación con el Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Luis Storace. Usted escuchaba por lo menos parte del diálogo

que manteníamos recién con el Diputado Brum Canet. ¿Ustedes consideran posible la alternativa de suspender o postergar la apertura de las ofertas?

JUAN LUIS STORACE:

En verdad escuché sólo el final de las apreciaciones del Diputado.

Si bien agrega un nuevo elemento, está previsto en los pliegos de licitaciones con una unidad de control, con una auditoría interna, con cláusulas muy duras para el caso de que no se cumpla con determinadas exigencias, así que hemos tomado las previsiones y podemos decir que no hay ningún impedimento de orden jurídico ni de orden práctico que impidan que el lunes se abran las ofertas para la licitación. Esa es la primera etapa; la primera ya culminó hace casi un año.

EC - Lo que usted dice es que, suponiendo que efectivamente uno de los consorcios que han presentado sus ofertas esté atravesando dificultades -por la vía de esta firma TRIBASA, propietaria del 50% de su capital accionario- de todos modos en las etapas próximas del proceso licitatorio hay mecanismos para procesar esa situación.

JLS - Efectivamente. Primero, en la etapa de precalificación hubo un estudio de todas las empresas, de su documentación, de su estado financiero, de su responsabilidad, hecho por una consultora internacional (Lufthansa, de reconocido renombre internacional) con otra consultora muy importante. De modo que en esa materia tenemos un respaldo muy grande.

Es probable que alguna empresa haya sufrido algún deterioro, algún desequilibrio en este período, pero eso no lleva a que descartemos algo que en su momento se ajustó a las pautas establecidas. Para el futuro, el pliego prevé una unidad de control, una auditoría externa, incluso una cantidad de cláusulas antimonopólicas y de defensa de los intereses del Estado, así que en esa materia tenga la absoluta seguridad de que el Estado uruguayo está controlando perfectamente bien esa situación.

EC - Antes de incorporar este elemento reciente, del que tomó conocimiento el Diputado Brum Canet en los últimos días, mencionaba otra razón que, desde su punto de vista, llevaba a la conveniencia de...

JLS - Perdóneme, Cotelo, pero no voy a polemizar ahora con el Diputado Canet. Le tengo un profundo respeto, concurrimos en abril del año pasado, dimos la explicación de la precalificación. Allí se manifestó que se habían presentado nueve empresas, de las cuales precalificaron cuatro, otras cuatro fueron descartadas por no superar los mínimos establecidos, y una por problemas jurídicos, por haber intervenido como parte del consorcio que preparó los pliegos y que hizo el plan maestro para el Aeropuerto de Carrasco. Esa era la situación en abril de 1998. Después de un año fui citado nuevamente a la Comisión de Defensa de Diputados, concurrí con los asesores, estuvimos allí tres horas, superamos absolutamente todas las observaciones que el Diputado Brum Canet pudo haber hecho a los pliegos y a la actuación. Me ofrecí para, en adelante, hacer llegar a la Comisión cualquier novedad importante que surgiera (porque hubo cierto reproche de que durante el año 1998 no tuvieran información, aunque tampoco la pidieron), de modo que me ofrecí a mantener de allí en adelante el relacionamiento más fluido de Poder Ejecutivo a Poder Legislativo, a establecer cualquier novedad, llevarle los elementos. Ya habíamos mandado a los presidentes de las respectivas comisiones -que fueron cambiando: el Diputado Piana, el Diputado Penadés- el pliego de precalificaciones, el segundo pliego, le habíamos mandado un informe reservado, un informe secreto que hubo en su momento cuando perdió ese carácter de secreto... Tratamos de llevarle a la Comisión de Defensa los mayores elementos posibles.

En cuanto a los aspectos de fondo, a los aspectos estratégicos, de soberanía, todo eso, creo que no es el momento de polemizar. El gobierno lo decidió así, es un gobierno de coalición que yo integro y como tal participo de la idea de que lo que se hizo está bien.

EC - Para terminar por hoy (podemos retomar el tema después del lunes, porque esa etapa es inamovible, según usted dice)...

JLS - Con mucho gusto; con mucho gusto.

EC - ...¿en qué momento del proceso estamos exactamente? ¿Cuántos interesados hay, qué es lo que viene por delante?

JLS - En este momento quedan tres consorcios interesados en la licitación. Quedan tres porque uno de los cuatro que habían quedado se retiró por problemas de financiamiento, problemas económicos de su parte: estableció que los financistas no estaban en condiciones de respaldarlos y por lo tanto se retiraron.

Quedan tres consorcios, los tres son muy importantes, los tres tienen partes extranjeras y partes uruguayas, el lunes veremos lo que sucede con la presentación de ofertas. Una vez que se procese el aspecto técnico de cada uno de ellos, y que supere los obstáculos de la parte técnica, recién allí abriremos los sobres del canon respectivo, y el que ofrezca mayor canon será el adjudicatario. Esta es la situación.

EC - Y las obras, en el mejor de los casos, ¿cuando empezarían?

JLS - Es muy difícil hacer pronósticos. Puede haber

recursos, puede haber complicaciones incluso en los informes... Estamos pensando que podemos hacer la adjudicación en setiembre, y que las obras comiencen antes de fin de año.

EC - ¿Es correcto que la concesión de obra pública implica una inversión de U$S 165 millones?

JLS - Es un monto aproximado, no exacto; es un término de referencia.

EC - ¿Por cuenta de quién corre el traslado de la Base Aérea Nº 1 de la Fuerza Aérea?

JLS - Por cuenta del concesionario, y está establecido como una cláusula especial en los pliegos.

EC - Lo que se busca es ampliar la capacidad de la terminal de Carrasco ¿para que sea capaz de movilizar un millón 750 mil pasajeros al año?

JLS - Eso es lo que esperamos, es el deseo mayor, y además adecuarnos a lo que es el mundo moderno y a tener un aeropuerto de primer nivel, no quedarnos con uno de tercero o cuarto, que apenas podría ser un aeropuerto de cabotaje o regional.

Transcripción y edición: Jorge García Ramón

Memorándum sobre la licitación pública internacional Nº 001/998 (Aeropuerto Internacional de Carrasco)

He tenido a la vista el Pliego de Bases y Condiciones para concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso" en régimen de concesión de obra pública, aprobado por el Poder Ejecutivo; de su estudio surgen los siguientes comentarios.

1. MARCO JURIDICO. Por expresa referencia del Pliego mismo (§1.1.4), está licitación está sujeta al régimen de la ley de concesiones de obra pública (Decreto-Ley Nº 15.637, convertido en Ley de la Nación por el Art. 1 de la Ley Nº 15.738) y el TOCAF 1996 (texto ordenado de las disposiciones legales que constituyen la Ley de Contabilidad y Administración Financiera prevista en el Art. 213 de la Constitución, aprobado por Decreto 194/997) y sus posteriores modificaciones.

2. DESCRIPCION DEL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN EL PLIEGO DE MARRAS. El pliego no determina con precisión las obligaciones que asumirá el adjudicatario, limitándose a señalar requisitos mínimos (§1.4.4. y Anexo IV, ¶¶ A y B) insuficientes para determinar las prestaciones concretas a que quedará obligado, las cuales tendrán que determinarse en la oferta técnica de cada oferente y podrán ser distintas en las distintas ofertas, pudiendo proponerse la ejecución de obras o el cumplimiento de servicios de mayor amplitud (§1.1.3).

De conformidad con los §§1.4.4 y 1.4.6 del pliego, la Comisión Asesora de Adjudicaciones analiza cada oferta técnica para determinar si cumple con los requisitos mínimos y respecto a cada oferta que haya cumplido con ellos, podrá hacer observaciones respecto a ajustes técnicos que el oferente deberá aceptar si resulta adjudicatario (dichos ajustes no significarán modificación sustancial de la oferta ni alteración de su ecuación económico-financiera). De manera que el estudio de las ofertas técnicas no se hace comparativamente: sólo se estudia si cada oferta cumple o no con los requisitos mínimos exigidos en el pliego. Así se desprende del pliego y así fue explícitamente aclarado al responder a la consulta Nº 54:

"En el numeral 1.4.4 no se efectuará un orden de prelación. Tal como lo establece el pliego en el 1.4.8, "el orden de prelación estará fundado en el canon ofrecido por unidad de trabajo en dólares de los Estados Unidos de América"."

El único elemento de juicio que se estudia de manera comparativa es el "canon por unidad de trabajo". Una vez seleccionadas las ofertas técnicas que cumplan el mínimo exigido en el pliego, se abren las ofertas económicas y se establece un orden de prelación basado en el canon ofrecido por "unidad de trabajo".

La decisión de la autoridad no es el resultado de un examen comparativo entre ofertas técnicas; en todas las alternativas previstas en el pliego, la decisión depende de una apreciación referida a un oferente o a una oferta técnica considerada en sí misma como aceptable o inaceptable, nunca como la mejor.

Ni los oferentes ni sus ofertas técnicas se comparan entre sí. No se busca el mejor oferente: se adjudica al de mejor canon por unidad de trabajo. Ni se busca la mejor oferta técnica: se analiza cada oferta técnica separadamente, en relación a los requisitos mínimos exigidos.

3. PREMISAS DE DERECHO DE LOS CONTRATOS. El objeto de las obligaciones contractuales debe ser suficientemente determinado (Art. 1261-3º del Código Civil).

¿En qué altura del desarrollo del procedimiento de contratación, se llega a la descripción del objeto con suficiente determinación como para que el contrato que celebre la Administración cumpla con ese requisito de validez?

En el procedimiento normal de licitación, ello se concreta en cada oferta. En ese método, por lo tanto, es posible que el pliego de bases de cada llamado contenga una descripción del objeto que se reduzca a lineamientos mínimos, con márgenes de imprecisión que han de ser llenados en cada oferta.

También sería válido el procedimiento licitatorio si la descripción del objeto establecida en el pliego particular fuese suficientemente determinada en ella misma, de manera que las ofertas sólo se distinguieran por el precio. Es la hipótesis prevista en el Art. 59 TOCAF 1996 cuando dice "salvo en identidad de circunstancias y calidad".

En cambio, cuando el pliego particular no contiene descripción suficientemente determinada del objeto de la obligación que el oferente se compromete a asumir si su oferta es aceptada, es esencial para la validez del procedimiento licitatorio que se comparen las prestaciones concretamente ofrecidas por cada oferente, ya que un elemento esencial del contrato (que las obligaciones contraídas tengan un objeto suficientemente determinado) puede diferir de una propuesta a otra y la Administración no puede seleccionar la oferta más conveniente sin tomar en cuenta el contenido de las distintas ofertas técnicas.

4. CONFRONTACION DEL METODO ESTABLECIDO EN EL PLIEGO CON LA LEGISLACION DE CONTABILIDAD Y ADMINISTRACION FINANCIERA. Puede resumirse el método del pliego de marras, diciendo que se toma la oferta de mayor canon de entre todas las que cumplen los requisitos del pliego, de modo que la descripción de las prestaciones que deberá cumplir el adjudicatario con la precisión suficiente para la validez del contrato, no influye en el orden de prelación para adjudicar.

Con ese sistema la Administración escoge al proponente de canon más alto de entre las que cumplen los requisitos mínimos, sin que en ningún momento haya examen comparativo de las prestaciones que los distintos proponentes están dispuestos a asumir.

Ese método es contrario al Art. 507 de la Ley Nº 15.903 (Art. 59 TOCAF 1996), que preceptúa:

"[...] La adjudicación se hará a la oferta que se considere más conveniente, apreciando el dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones sin que sea preciso hacer la adjudicación a favor de la de menor precio. Si la adjudicación no recayese en el oferente u oferentes aconsejados por esa Comisión, deberá dejarse expresa constancia de los fundamentos por los cuales se adopta resolución divergente".

La Ley establece que la Administración debe adjudicar la licitación "a la oferta que se considere más conveniente, [...] sin que sea preciso hacer la adjudicación a favor de la de menor precio". En concordancia con esa norma básica, el Art. 45 TOCAF 1996 impone que los pliegos de bases y condiciones particulares que deben aprobarse para cada licitación, indiquen -entre otros elementos- la "descripción del objeto de la licitación, las condiciones especiales o técnicas, los principales factores que se tendrán en cuenta además del precio para evaluar las ofertas, [...]".

El pliego examinado establece un procedimiento que coloca en igualdad de condiciones a todas las propuestas técnicas que cumplan el mínimo establecido, descartándose toda comparación entre ellas. De manera que no se podrá cumplir con el artículo del TOCAF 1996 que manda hacer la adjudicación "a la oferta que se considere más conveniente", "sin que sea preciso hacer la adjudicación a favor de la de menor precio".

Cassinelli Muñoz

Profesor Titular de Ingeniería Legal (en efectividad desde el año 1960) y Profesor Titular de Derecho Público (en efectividad desde el año 1967) en la Universidad de la República.

Complemento al Memorándum sobre la licitación pública internacional Nº 001/998 (Aeropuerto Internacional de Carrasco)

Montevideo, julio de 1999. Se me pide opinión complementaria de la expuesta en el referido memorándum de junio de 1999 en cuanto a la siguiente cuestión: ¿El PE está obligado, en caso de adjudicar la licitación, por el dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones designada para esta licitación? ¿No tiene margen para adjudicar en favor de un oferente distinto del que oferta el mayor canon, con el fin de seleccionar "la oferta que considere más conveniente a los intereses del Estado uruguayo? ¿Usted piensa que no tiene margen porque carece de un asesoramiento de valoración comparativa de las ofertas técnicas, para contrastarla con las ofertas económicas?

En suma: ¿Ud. piensa que el PE (1.4.11, continuación) tiene 3 alternativas rígidas -1a., adjudicar en favor del oferente seleccionado por la CAdA (mayor canon); 2a., declarar desierto el llamado (no es el caso); 3a., rechazar la totalidad de las ofertas presentadas- o en este 1.1.4.11 el PE puede encontrar una vía para apartarse del dictamen de la CAdA?

-El asesoramiento previo de la CAdA no es vinculante, pero es preceptivo: como garantía de buena administración, el TOCAF prohíbe que el PE adjudique la

licitación sin el previo dictamen de la CAdA y sin la previa oportunidad de los oferentes de formular consideraciones sobre dicho dictamen. El PE no está constreñido a optar por alguna de las 3 alternativas señaladas en la pregunta. Pero en el procedimiento establecido en el Pliego particular bajo examen, el PE no contaría con el asesoramiento preceptivo de la Comisión sobre la conveniencia relativa -esto es, comparativa- de las distintas alternativas, apreciadas en todos sus aspectos (incluidos los aspectos técnicos y los económicos), y tampoco contaría con las consideraciones que emitieren los oferentes acerca de todos los elementos de juicio que surgieren del expediente licitatorio debidamente instruido hasta la etapa de su puesta de manifiesto. De modo que este pliego está en contradicción con el procedimiento previsto en los Arts. 45, 57, 58 y 59 del TOCAF, que establecen un dictamen previo de la CAdA "sobre la oferta más conveniente a los intereses del Estado y las necesidades del servicio" "mediante pronunciamiento fundado" (Art. 57) y la previa oportunidad de formular consideraciones al respecto por parte de los oferentes (Art. 58).

«Flash de TRIBASA
BANORTE
CASA DE BOLSA
Abril 14, 1999
Carlos Peña (52) 5325 2869

La Asamblea prueba aumento de capital, que podría inyectar recursos cercanos a Ps 1,800 millones, cantidad insuficiente para resolver los problemas de liquidez. Recomendamos no suscribir.

Los accionistas de la empresa aprobaron hoy un aumento de capital, tanto en su parte fija como variable, de acuerdo con las siguientes bases:

*Se emitirán 254.7 millones de nuevas acciones. En caso de ser suscritas en su totalidad, el número total de acciones de la compañía se incrementaría en 125%, de las actuales 203.8 millones a 458.5 millones.

*Las nuevas acciones serán ofrecidas en primera instancia a los actuales accionistas de la empresa a un precio de Ps 7.00 por acción. Se tiene el derecho de suscribir 1.25 nuevas acciones por cada una de las actuales acciones en circulación. El período de suscripción será dentro de las siguientes dos semanas.

*En caso de que los actuales accionistas decidan no ejercer este derecho, las acciones serán ofrecidas a nuevos inversionistas mediante una oferta pública o privada. Las acciones pueden ofrecerse contra la aportación de fondos o mediante la capitalización de pasivos. Las características de esa oferta serán anunciadas posteriormente, aunque en ningún caso se ofrecerán a un precio inferior a los Ps 7.00 que se está presentando a los accionistas actuales. En caso de que un accionista actual no ejerza su derecho de tanto, la dilución podría alcanzar hasta 55.6%, si todas las nuevas acciones fueran suscritas.

*Hay ya un grupo de nuevos inversionistas interesado en participar en el capital de la empresa. Los accionistas de control anunciaron que suscribirán únicamente Ps 570 millones (unas 81.4 millones de acciones a Ps 7.00), a pesar de que su derecho de tanto se estima alcanzaría hasta para unos 204 millones de acciones, de acuerdo con su tenencia actual. Ello con el fin de permitir la participación de nuevos inversionistas que han manifestado su interés en participar en la empresa. Se informó que estos inversionistas están representados por las casas de bolsa Interacciones, Inbursa y GBM, y que planean invertir hasta Ps 760 millones. Asimismo, la empresa norteamericana Enron tiene una opción de compra de acciones por Ps 250 millones.

El plan de capitalización forma parte de un programa de reestructuración que también incluye el pago de U$S 550 millones de pasivos mediante fondos que se obtendrían de la venta de activos no estratégicos, la reestructuración de U$S 140 millones de deuda de corto plazo a largo plazo, y un programa de recorte de gastos que estima alcanzará 30%.

De acuerdo con nuestras estimaciones, si todas las nuevas acciones fueran suscritas y pagadas el capital contable tendría un incremento de 29.5% en términos nominales con respecto al cierre del 4T98, lo que le permitiría disminuir su apalancamiento de 278% a 215%. Considerando el pago de pasivos anunciado por la empresa, el apalancamiento podría reducirse a 145%.

El monto que la firma obtendría por la colocación podría ser cercana a Ps 1,800 millones, cantidad que por sí misma resulta insuficiente para cubrir los Ps 8,631 millones en vencimientos de corto plazo de la firma. Como el pago de pasivos anunciado está sujeto a la venta de activos no estratégicos, los cuales no han sido detallados todavía por la empresa, pero que presumimos involucran entre otros a autopistas concesionadas, resulta poco probable que estas operaciones se concreticen en el corto plazo. Por ello, creemos que a pesar de la capitalización la situación financiera de TRIBASA, aunque mejor que la actual, todavía estará en una situación de riesgo importante. En tanto la compañía no proporcione más detalles sobre los planes que ha anunciado, recomendamos no suscribir las nuevas acciones a los actuales accionistas.

La información contenida en el presente es con base en fuentes consideradas fidedignas. Las opiniones aquí expresadas no implican certificación acerca de los crite-

rios utilizados. La publicación de este reporte es para su utilización y consulta interna, por lo que las decisiones de inversión no deberán basarse en el contenido del mismo.

BANORTE
CASA DE BOLSA

Resultados al Cuarto Trimestre de 1998
Carlos Peña (525) 325-2869
TRIBASA

12 de marzo de 1999.

TRIBASA reportó pérdidas operativas de Ps 125 millones, con una caída en ventas de 18.9% que resultó principalmente de una menor actividad de construcción internacional, que disminuyó 48%, aunque también cayó ligeramente en México. El nivel de ingresos fue insuficiente para cubrir los costos fijos, registrándose pérdidas desde el nivel bruto. La caída en construcción internacional obedeció a la falta de liquidez de la empresa con lo que su precaria situación financiera ha comenzado a afectar también los resultados operativos. Los ingresos por concesiones, sin embargo, registraron mejorías, ayudados por la consolidación de Ferrosur. La UAFIDA ascendió a sólo Ps 27 millones. El CIF se vio afectado por mayores intereses netos, en tanto que la venta a descuento de PICs derivó en una pérdida de Ps 820 millones registrados en otras operaciones financieras. Así, la pérdida neta trimestral ascendió a Ps 1.318 millones. El apalancamiento empeoró a 278%, la liquidez bajó a 0.4x y la cobertura de intereses es de apenas 0.7x. Para mejorar su precaria situación financiera, TRIBASA anunció un plan estratégico que contempla disminuir su deuda de U$S 1.350 millones en U$S 550 millones, incluye la inyección capital nuevo por U$S 150.200 millones. U$S 140 millones de deuda de corto plazo. Este plan ya lleva cierto avance, y fortalecerá la situación de la empresa. Sin embargo, preferimos esperar a que se complete el plan y tener una idea más clara de los costos y beneficios del mismo. El backlog real alcanzó Ps 11,477 millones, que representan 27 meses de ingresos. Con múltiplos mayores que los de sus competidores, nos preocupan las pérdidas operativas, la débil cobertura de intereses y la reducida liquidez. Creemos que las operaciones y situación financiera de TRIBASA siguen representando un alto riesgo; por lo que seguimos recomendando evitar esta acción.

Tribasa 4T98

Precio:	Ps $ 6.82	Precio/Valor en Libros:
Rango Ultimas 52 Semanas:	Ps. $ 31.40 a Ps. $ 6.40	PU a dic. 12 m
Capitalización de Mercado:	Ps. $ 1,389,7 millones	P/FEPA
Valor de la Empresa:	Ps. $ 13.234.2 millones	P/UAFIDA 12 m
Acciones en Circulación:	203.8 millones	VE/UAFIDA 12 m

ESTADO DE RESULTADOS (miles de pesos constantes al 31 de Diciembre de 1998)

	1997	Margen	1998	Margen	hor.	4T97	Margen	4T98
Ventas Netas	3:933.632	100.0%	5:050.177	100.0%	28.4%	1:662.402	100.0%	1:347.817
Costo de Ventas	3:332.515	84.7%	4:543.6335	90.0%	38.3%	1:443.749	86.8%	1:387.557
Utilidad Bruta	601.117	15.3%	506.542	10.0%	15.7%	218.653	13.2%	(39.740)
Gastos de Operación	296.556	7.5%	357.023	7.1%	20.4%	110.759	6.7%	84.874
Utilidad de operación	304.561	7.7%	149.519	3.0%	50.9%	107.894	6.5%	(124.614)
Costo integral de Financiam.	44.952	1.1%	1:525.658	30.2%	3.294.0%	70.270	4.2%	375.568
Intereses Pagados	1:825.170	46.4%	2:342.451	46.4%	28.3%	411.321	24.7%	397.369
Intereses Ganados	1:220.360	31.0%	1:019.567	20.2%	16.6%	270.664	18.3%	201.960
Pérdida (Ganancia) Camb.	78.120	2.0%	729.888	14.6%	834.3%	100.623	6.1%	(72.370)
Pérdida (Ganancia) Monet.	(637.978)	-16.2%	(528.114)	-10.5%	-17.2%	(171.009)	-10.3%	(247.471)
Otros Gastos Financ.	1.939.010	49.3%	563.932	11.2%	-70.9%	1:929.005	116.0%	819.678
Util. antes de impuestos	(1:679.401)	-42.7%	(1:940.071)	-38.4%	15.5%	(1:891.381)	-113.8%	(1:319.860)
Impuestos	(467.407)	-11.9%	10.523	0.2%	n.a.	(490.570)	-29.5%	10.523
Subsidiarias no Consolidadas	(2:102.206)	-53.4%	1.963	0.0%	n/a	(1:967.196)	-112.3%	7.438
Gastos Extraordinarios	0	0.0%	0	0.0%	n/a	(2:704.006)	-162.7%	0
Participación Minoritaria	4.010	0.1%	2.723	0.1%	-32.1%	(4.595)	-0.3%	(4.968)
Utilidad Neta	(3:318.210)	-94.4%	(1:951.454)	-38.6%	-41.2%	(559.406)	-33.7%	(1:317.977)
Utilidad por Acción	(16.284)		(9.577)			(2.745)		(6.469)
UAFIDA	760.617	19.3%	576.423	11.4%	-24.2%	286.849	17.3%	28.624
UAFIDA por Acción	3.733		2.829			1.408		0.131

BALANCE (miles de pesos al 31 de Diciembre de 1998)

Valor de la Empresa (VE) = Cap. Mob. + FEPA = Ut. Neta + P. Monet. + R

	Dic. '97	% Activo	Dic. '98	% Activo
Activo total	18.549.039	100.0%	22:918.999	100.0%
Efectivo y valores	1:482.094	8.0%	1:989.271	8.7%
Otros Activos Circ.	5:766.158	31.1%	2:903.439	12.3%
Largo plazo	6:709.402	36.2%	12:122.057	53.1%
Fijo (Neto)	3:791.531	20.4%	5:413.580	23.7%
Diferido	617.771	3.3%	321.705	1.4%
Otros Activos	192.083	1.0%	188.347	0.7%

ANALISIS FINANCIERO
Liquidez
Deuda de Corto Plazo a Deuda Total
Pasivo en moneda extranjera a pasivo total
Deuda Neta a Capital Contable
Pasivo Total a Capital Contable

Pasivo total	11:152.642	60.1%	16:783.152	73.5%	
Deuda con costo C.P.	4:793.458	25.9%	8:631.300	37.9%	Rotación de Cuentas por Cobrar (días)
Otros pasivos corto plazo	1:964.273	10.1%	2:972.159	12.6%	Rotación de Inventarios (días)
Deuda con costo L.P.	3:827.795	20.6%	4:738.266	20.8%	Rotación de Cuentas por Pagar (días)
Otros Pasivos	667.126	3.6%	541.427	2.4%	UAFIDA a Intereses Pagados
Capital Contable	7:396.397	39.9%	6:036.847	26.5%	Cobertura de Intereses
Interés Minoritario	101.798	0.5%	480.480	21%	UAFIDA anualizado a deuda de C.P.

Resultados Operativos

	Ingresos			Utilidad bruta	
Dirección	4.I.98	% Cambio vs. 4.I.97		4.I.98	Cambio vs. 4.I.97
Construcción	1:108.4	83.7%	( )	(70.8)	(136.1%)
Concesiones	111.4	84%	( )	22.7	40.4%
Otros	103.8	78%	( )	47	30.5%
Total	1.323.6	( )		(34.3)	( )

Durante el trimestre, los ingresos totales disminuyeron 19.7%, debido a la caída en ventas de la división de construcción, que cayó 24.6%. Esta disminución se dio principalmente en las operaciones internacionales, que cayeron prácticamente a la mitad de lo que fueron el año pasado (-48%), aunque también las ventas por construcción en México declinaron ligeramente (-2%). La fuerte caída de las operaciones internacionales obedeció a que la empresa disminuyó sustancialmente el ritmo de ejecución de obra en la carretera Santiago Los Vilos en Chile, debiendo básicamente a la falta de liquidez. Así, la difícil situación financiera de la compañía no sólo ha tenido un impacto en las finanzas de la compañía, sino también ahora ha empezado a afectar su operación. Otro factor que también contribuyó a esta caída fue que el ingreso registrado un año antes había sido extraordinariamente alto porque se incluyeron los trabajos de la autopista Acceso Norte, que representaron Ps 485 millones. Esa autopista fue concluida en marzo del año pasado y TRIBASA no ha podido arrancar la construcción de la nueva carretera Chillán-Collipulli, que podría sustituir esos ingresos, debido a que su financiamiento aun no está arreglado. En México, los ingresos por construcción cayeron debido a que varias carreteras de obra pública en los que la empresa participaba se terminaron. Sin embargo, fueron prácticamente sustituidos por mejores ingresos en construcción industrial, donde Cadereyta es el principal proyecto. Los ingresos por concesiones crecieron de forma significativa, debido principalmente al inicio de la consolidación de resultados del Ferrocarril del Sureste (Ferrosur), y a las operaciones de la carretera Acceso Norte a Concepción, que comenzó a operar en marzo del año pasado.

TRIBASA registró un margen bruto negativo de -3.3%, debido a las pérdidas brutas registradas en el segmento de construcción, que fueron originadas porque el bajo nivel de ingresos fue insuficiente para cubrir los costos fijos que se tienen en los diversos proyectos. Aunque los gastos operativos disminuyeron más que proporcionalmente a las ventas (-23.4%), la pérdida operativa alcanzó Ps 124.6 millones. La UAFIDA ascendió a un tan solo Ps 26.6 millones, una caída de 90.7%.

El backlog real de la empresa, ascendió a Ps 11,477 millones, un 14% menos que en el 3T98. Este nivel representa 27 meses de ingresos. El 58% consiste en concesiones internacionales para carreteras de cuota, que incluyen la Chillán -Collipulli y la Santiago - Los Vilos en Chile, y Parque Presidente Perón en Argentina. Los proyectos industriales en México representan el 23% del backlog, siendo el proyecto de Cadereyta el más importante. El resto del backlog incluye diversas obras públicas en México y Bolivia, así como la carretera de cuota Atlico-San Marcos. Los nuevos contratos que se le adjudicaron a la empresa durante el trimestre sumaron Ps 684 millones. Durante el IT99 TRIBASA se adjudicó la reconstrucción de la refinería de Cd. Madero, que representará una adición al backlog de U$S 120 millones.

Resultados Financieros

Los intereses pagados se incrementaron en 118.2% (12.3% en términos de dólares), debido al mayor nivel de deuda, que se incrementó 50% en dólares a U$S 1.350 millones, así como a tasas de interés más altas. Otro factor que contribuyó a este aumento fue que los intereses de la concesión Acceso Norte en Chile ya no se capitalizaron, como en el 4T97. La mitad de la deuda está denominada en dólares, 30% en pesos, y el resto en pesos chilenos y UDIs. Los intereses ganados cayeron 25.4% debido a los menores niveles de PICs (registrados en cuentas por cobrar). Adicionalmente se registró una pérdida de Ps 820 millones en otras operaciones financieras, principalmente relacionadas con cargos por monetización de PICs. La pérdida neta trimestral sumó Ps 1.318 millones.

El apalancamiento subió de 207.7% a 278.1% durante el trimestre, debido a la contratación de U$S 174 millones en deuda adicionales. La liquidez también se deterioró a 0.4x y la UAFIDA anual a deuda de corto

Name or symbol: GTR for Quote and Chart Go

- Quote & Chart - Detailed Quote - News - Profile & Financials - SEC Filings - Earnings History - Message Board - Research Links -

Page Viewed: Wed Apr 21 1999 10:17:44 AM EDT

Grupo Tribasa S.A. De C.V (GTR)

Last	High	Low	Volume	As of
1 7/16	1 7/16	1 7/16	2,000	9:38 AM EDT on Apr 21
Change	YearHigh	YearLow	P/E	Exchange
unchanged	7.44	0.88	N/A	NYSE

S&P 500 1309.36 +3.19 ⬆ 0.24% DJIA 10509.26 +60.71 ⬆ 0.58% NASDAQ 2412.63 +2.99 ⬆ 0.12%

NEW **Chart Options:** 6 month 1 year 3 year 5 year

1 year chart of GTR - Apr 20 1999 (c) 1998 StockMaster.com

GTR
S&P500

8 7 6 5 4 3 2 1

May98 Jun Jul Aug Sep Oct Nov Dec Jan99 Feb Mar Apr

9 8 7 6 5 4 3 2 1 0

May98 Jun Jul Aug Sep Oct Nov Dec Jan99 Feb Mar Apr

[LEGEND] Data delayed 20 minutes. Please read the terms of use.

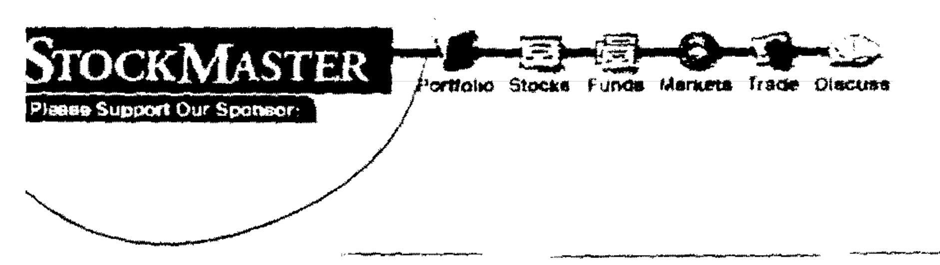
How positive/negative are you for the prospects for GTR (next 3 months)?

Very Negative Negative Neutral Positive Very Positive

(Express an opinion to view the opinions of others)



- Portfolio - Stocks - Mutual Funds - Indexes - Home Page - Jobs - Help -
- Services - Contact Us - Investor Relations - Advertising Opportunities -





Name or symbol: GTR for Quote and Chart Go

- Quote & Chart - Detailed Quote - News - Profile & Financials - SEC Filings - Earnings History - Message Board - Research Links -

Page Viewed: Wed Apr 21 1999 10:18:41 AM EDT

Grupo Tribasa S.A. De C.V (GTR)

Last	High	Low	Volume	As of
1 7/16	1 7/16	1 7/16	2,000	9:38 AM EDT on Apr 21
Change	**YearHigh**	**YearLow**	**P/E**	**Exchange**
unchanged	7.44	0.88	N/A	NYSE

S&P 500 1309.50 +3.33 ⬆ 0.25% DJIA 10498.95 +50.40 ⬆ 0.48% NASDAQ 2416.79 +7.15 ⬆ 0.29%

NEW **Chart Options:** 6 month 1 year 3 year 5 year

5 year chart of GTR - Apr 20 1999 (c)1998 StockMaster.com

GTR
S&P 500
50 40 30 20 10
Jul 94 Jan95 Jul Jan96 Jul Jan97 Jul Jan98 Jul Jan99

9 8 7 6 5 4 3 2 1 0
Jul 94 Jan95 Jul Jan96 Jul Jan97 Jul Jan98 Jul Jan99

[LEGEND] Data delayed 20 minutes. Please read the terms of use.

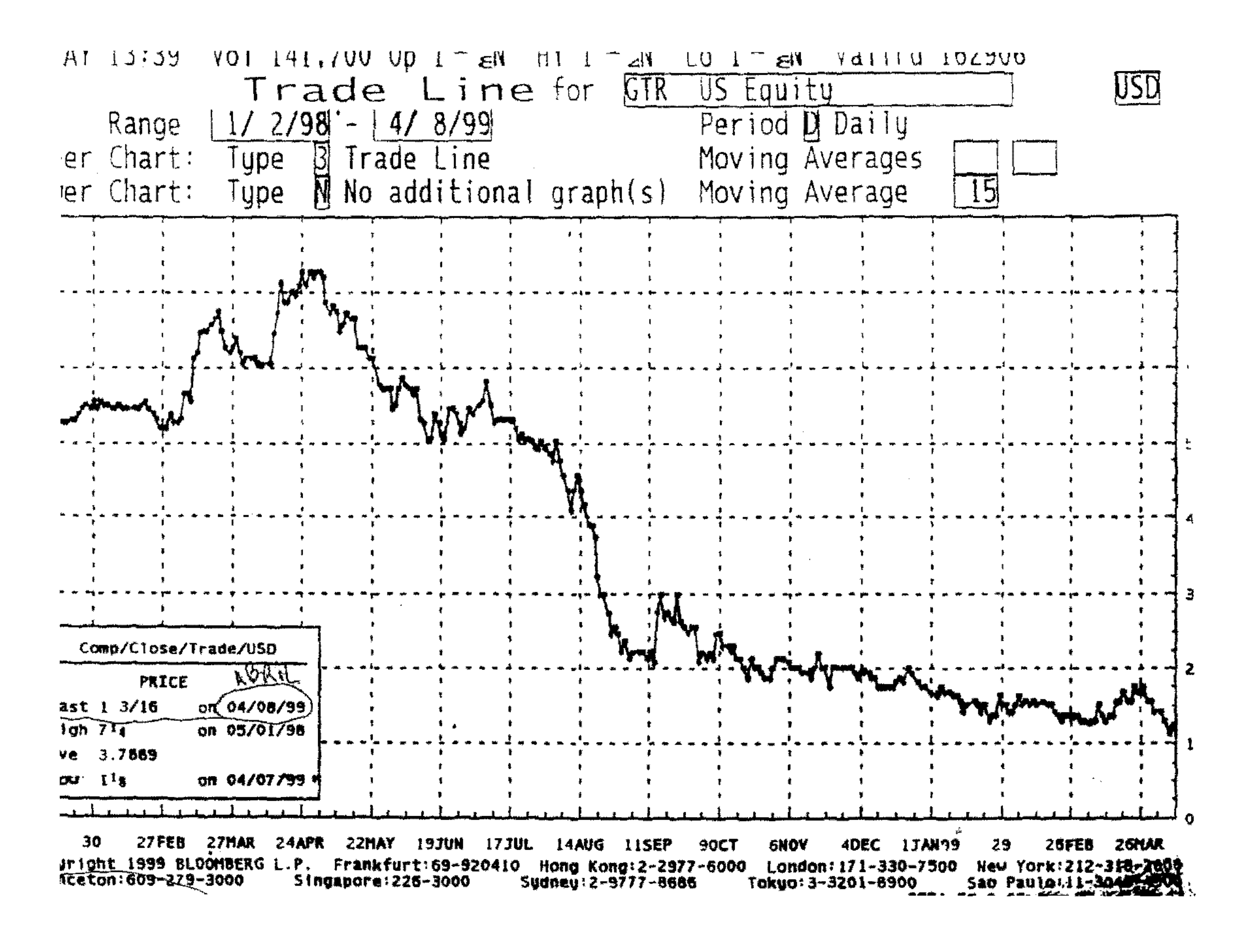
How positive/negative are you for the prospects for GTR (next 3 months)?

Very Negative | Negative | Neutral | Positive | Very Positive

[Express an opinion to view the opinions of others]



- Portfolio - Stocks - Mutual Funds - Indexes - Home Page - Jobs - Help -



Screen Printed

Trade Line for GTR US Equity USD

Range 11/10/94 - 3/27/96 Period D Daily

Upper Chart: Type 3 Trade Line Moving Averages

Lower Chart: Type N No additional graph(s) Moving Average 15

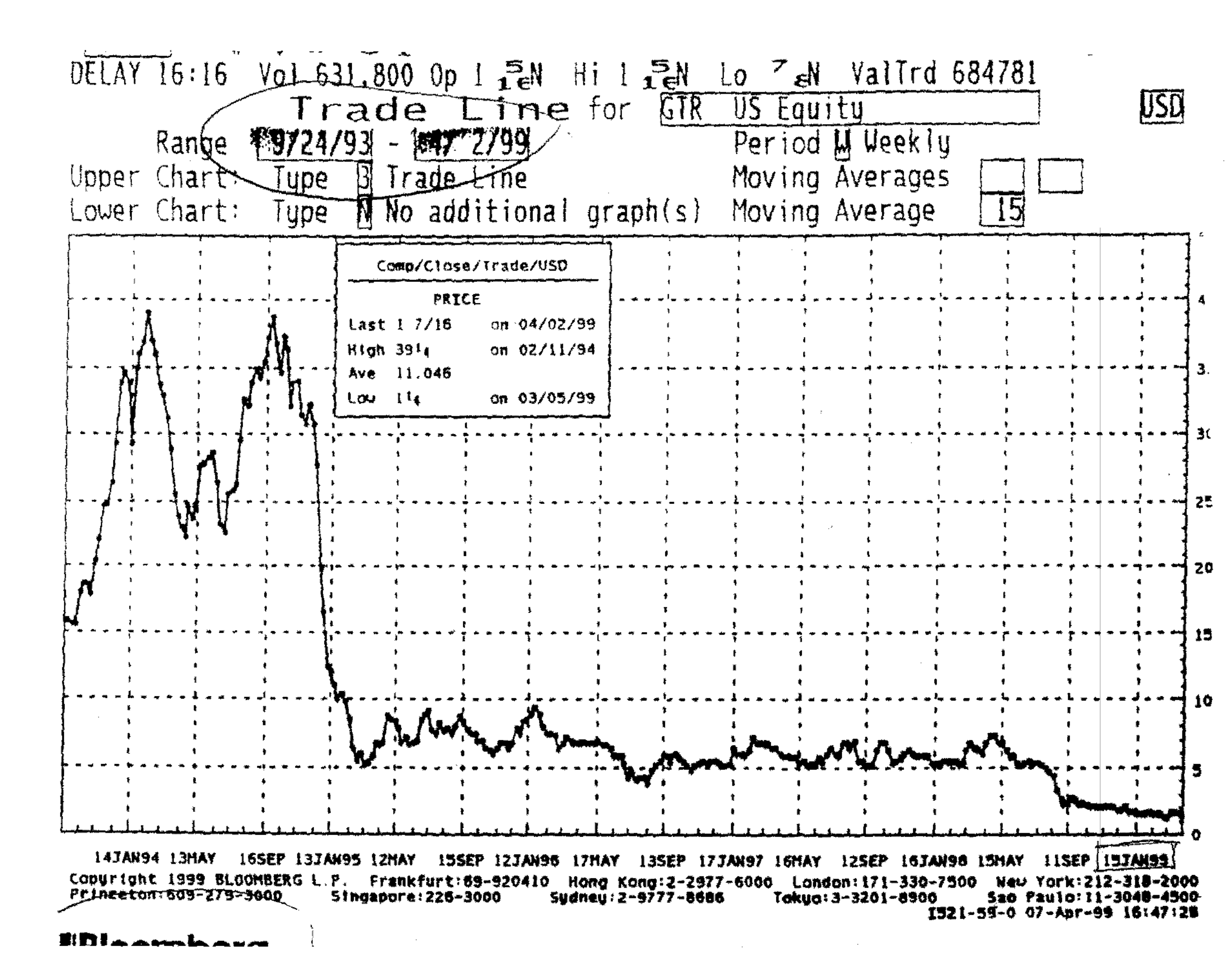
Comp/Close/Trade/USD

PRICE

Last 7 on 03/27/96

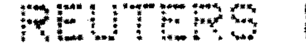
Ave 9.7933

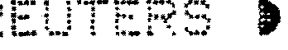
9DEC 6JAN95 3FEB 3MAR 31 28APR 26MAY 23JUN 21JUL 18AUG 15SEP 13OCT 10NOV 8DEC 5JAN96 2FEB 1MAR



DELAY 16:16 Vol 631,800 Op 1 5/16N Hi 1 5/16N Lo 7/8N ValTrd 684781
Trade Line for GTR US Equity
USD
Range
Period W Weekly
Upper Chart: Type B Trade Line
Moving Averages
Lower Chart: Type N No additional graph(s)
Moving Average 15
Comp/Close/Trade/USD
PRICE
Last 1 7/16 on 04/02/99
High 39 1/4 on 02/11/94
Ave 11.046
Low 1 1/4 on 03/05/99
4
3
30
25
20
15
10
5
0
14JAN94 13MAY 16SEP 13JAN95 12MAY 15SEP 12JAN96 17MAY 13SEP 17JAN97 16MAY 12SEP 16JAN98 15MAY 11SEP 15JAN99
Copyright 1999 BLOOMBERG L.P. Frankfurt:69-920410 Hong Kong:2-2977-6000 London:171-330-7500 New York:212-318-2000
Princeton:609-279-3000 Singapore:226-3000 Sydney:2-9777-8686 Tokyo:3-3201-8900 Sao Paulo:11-3048-4500
I521-59-0 07-Apr-99 16:47:28

YAHOO! FINANCE Home - Yahoo! - Help







[Business | US Market | By Industry | IPO | AP | S&P | International | PRNews | BizWire]

ıonday April 19, 9:24 pm Eastern Time

ıanorte recommends caution over ˈribasa cap hike

Related Quotes

^DJI	10581.42	+132.87
^IXIC	2489.08	+79.44
^SPC	1336.12	+29.95
^IIX	322.48	+23.25
^PSE	506.77	+24.25

delayed 20 mins - disclaimer

Get Quotes

ıONTERREY, Mexico, April 19 (Reuters) - Mexican ·okerage Banorte said on Monday it was recommending its ients do not take part in a 1.783 billion peso capital hike by ›nstruction firm Tribasa .

anorte said in a report the funds raised would not be enough to cover the short-term obligations ˀ the nation's second biggest builder.

We recommend not to subscribe. Despite the capitalization, the financial situation of Tribasa, ·en if better than now, will still be one of significant risk," it said.

The amount the company could raise from the issue could be close to 1.8 billion pesos, an nount insufficient to cover the 8.631 billion pesos in short-term obligations the company has."

ribasa shareholders on April 14 approved the capital hike, which will take place through a five ır four rights issue of 254.7 million new shares at 7 pesos each.

said at the time that Inbursa, Interacciones and Grupo Bursatil Mexicano had agreed to commit ıemselves to underwriting 760 million pesos worth of the new shares and that Tribasa's ›ntrolling shareholders would soak up another 570 million pesos worth.

he subscription period ends April 28.

ıelated News Categories: banking, construction



Help



San José, Costa Rica.
Martes 15 de julio, 1997

El País | El Mundo | Deportes | Viva | Revista Dominical | English & Weather
Opinión | Elecciones 98 | Economía & Negocios | En Forma | Ancora | Zurquí

EL PAIS

Noticias de El País:
Rechazan pedido de TRIMESAN
Ir a noticia

Portada La Nación Digital

Informes del caso Banco Anglo

Página especial de Bill Clinton en Costa Rica

Centenario Teatro Nacional

La Nación: 50 años

Cartas

El tiempo

Tiras cómicas

La Gaceta en breve

Obituario

Anuncie en La Nación

Servicios

SuperSite

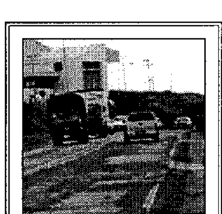
Archivo Digital

Correo a La Nación

Teléfonos de Emergencia

Recurso de revocatoria

Rechazan pedido de TRIMESAN



El recurso de apelación que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial presentaron ante la Contraloría General de la República, está sin resolver.

• ***Apelación del MOPT aún pendiente***

Emilia Mora
Redactora de La Nación

La Contraloría General de la República declaró sin lugar un recurso de revocatoria presentado por el consorcio TRIMESAN, contra la resolución del ente contralor que declaró nula la adjudicación del proyecto de mejoras --bajo la modalidad de concesión de obra pública-- de la autopista Bernardo Soto.

Así lo confirmó ayer a este medio, Mariela Azofeifa, jefa de la unidad de información de la Contraloría, al indicar que a las 15 horas del 9 de julio del presente año, "se resolvió declarar sin lugar el recurso de revocatoria contra el acto final que declaró la nulidad absoluta, evidente y manifiesta del cartel de la licitación 1-95, para otorgar en concesión la autopista Bernardo Soto".

TRIMESAN, conformado por las empresas constructoras nacionales Santa Fe y Meco y la mexicana Triturados Basálticos y Derivados (TRIBASA), había ganado la licitación para desarrollar dicho proyecto, según se publicó en La Gaceta del 18 de junio de 1996. No obstante, la Contraloría lo declaró nulo por considerar que tenía "graves vicios en su tramitación y contratación".

Asimismo, luego de que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) adjudicó la obra, se cuestionó el aparente nexo entre los mexicanos y Fernando Altmann Ortiz, suegro del presidente de la República, José María Figueres. Otra relación que surgió en torno a este caso, fue que --según reporte de la Bolsa Mexicana de Valores-- TRIBASA es una de las empresas mexicanas de las cuales es socio y director Carlos Hank Rhon, hijo del cuestionado empresario mexicano Carlos Hank González.

Ayer se intentó localizar a los representantes de las constructoras nacionales, pero no fue posible hablar con ellos. De igual forma se llamó dos veces por teléfono y se le envió un fax al representante legal del consorcio, Edgar Cordero, quien no contestó los mensajes.

El MOPT y el Consejo de Seguridad Vial también elevaron una apelación ante la Contraloría por estar en desacuerdo con la anulación del contrato.

Según Azofeifa, al rechazarse el recurso de revocatoria, el caso se elevó al Contralor General de la República para que resuelva las apelaciones de dichas oficinas públicas.

Las partes disponen de tres días para hacerle llegar sus alegatos y el plazo vence hoy. A partir del recibido del expediente administrativo, el contralor general, Luis Fernando Vargas, cuenta con ocho días para resolver.



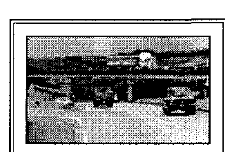
San José, Costa Rica.
Domingo 1 de junio, 1997.

EL PAIS

Concesionaria de la Bernardo Soto

Ligan a Tribasa con indagación

- ***Cuestionan en México a socio de constructora***
- ***Hijo de Hank es socio de la firma***



El tramo comprendido entre el aeropuerto Juan Santamaría y el cruce a San Ramón de Alajuela podría ser concedido, eventualmente, a un consorcio en el que participa la polémica firma mexicana Tribasa. Por su uso cobrará peaje, al menos en dos puntos del trayecto.

Carlos A. Villalobos
Redactor de La Nación

Uno de los principales socios de la empresa mexicana Triturados Basálticos y Derivados S.A. (Tribasa), David Peñaloza, es también mencionado dentro de una lista de supuestos investigados por la Procuraduría General de la República (PGR), en México.

Así lo consignó el diario mexicano El Financiero en su edición del martes 27 de mayo, cuando anunció, además, la inclusión del millonario Carlos Hank González y de su hijo Carlos Hank Rhon, en la lista de indagados por la PGR, por supuestos vínculos con personajes del cartel del Golfo de esa nación.

Tribasa forma, junto con las constructoras costarricenses Meco y Santa Fe, el consorcio TRIMESAN, que resultó adjudicatario de la obra de la reconstrucción de la carretera Bernardo Soto, el 18 de junio de 1996, según acuerdo del Consejo de Seguridad Vial, entidad adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). El tramo comprende el trayecto entre el aeropuerto Juan Santamaría y el cruce de Atenas, más conocido como Manolo's.

La Contraloría General de la República improbó el contrato de concesión de la obra "Mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y operación de la autopista Bernardo Soto" por segunda vez el 13 de marzo de 1997 e incluso la dirección de Contratación Administrativa pidió declarar la nulidad del contrato por adolecer de irregularidades técnico-legales.

Inicialmente se cuestionó también el nexo de Tribasa con el empresario Fernando Altmann Ortiz, suegro del presidente José María Figueres. El realizó las primeras gestiones de la firma mexicana ante el MOPT, debido a una estrecha relación amistosa que Altmann reconoció tener con la familia Peñaloza. La Contraloría, no obstante, no objetó dicha relación.

Hoy, el consorcio TRIMESAN se mantiene a la expectativa de que la Contraloría resuelva si anula o no el contrato, que es el primero que rubrica el país bajo la modalidad de concesión de obra pública. En esa entidad, su vocera, Mariela Azofeifa, señaló que la resolución está a punto de adoptarse, sin embargo, no precisó cuándo la darán a conocer.

En la penumbra

Los cuestionamientos contra Tribasa en México incluso trascienden lo legal, por cuanto diversas publicaciones objetan los planes constructivos de la firma en ese país.

The Wall Street Journal Americas sostuvo el 9 de enero de 1996 que los Hank, a través de Tribasa, participaron en el esfuerzo del Gobierno mexicano por construir una red de carreteras de peaje, que, según el medio de comunicación, "resultaron un desastre", pues cobraron peajes tan altos que pocos usuarios pueden pagarlos.

Ayer el viceministro del MOPT, Francisco Jiménez, uno de los funcionarios que formaron parte del proceso de concesión, aseguró que previamente a todas las empresas participantes en el concurso se les pidió como requisito certificar su personería jurídica y su composición accionaria. No obstante, en ese momento dijo que no se conocían cuestionamientos sobre la firma Tribasa.

Sobre la situación con miras a las últimas revelaciones, Jiménez se abstuvo de emitir criterio por cuanto consideró que no era apropiado al estar pendiente una resolución de la Contraloría en cuyo estudio el Ministerio es parte interesada.

El viernes se llamó a Marco Solís, representante de la constructora Santa Fe. Sin embargo, su secretaria dijo que no podía atender las consultas. Se le dejaron mensajes posteriormente, pero no respondió.

Igual suerte se corrió con Carlos Cerdas Araya, de Meco. En su oficina remitieron a la asesora legal, Magda Verdesia, pero en su oficina no se localizó durante el día y tampoco respondió los mensajes.

plazo es de sólo 0.1x. La empresa anunció un plan estratégico para disminuir su deuda en U$S 550 millones, reestructurar otros U$S 140 millones, vender activos, bajar gastos y aumentar el capital entre U$S 150 y 200 millones. Hasta el 1º de marzo, la empresa liquidó U$S 212 millones de deuda, y se encuentran en proceso de liquidar otros U$S 238 millones. Estimamos que los recursos provinieron principalmente de la monetización de PICs. El monto pendiente de PICs por recibir ascendiente a Ps 1.500 millones. La inyección de capital se deberá concretizar en el transcurso del mes de abril.

Expectativas

Junto con otros socios, TRIBASA se adjudicó la concesión del Paquete Aeroportuario del Sureste, para lo cual desembolsó Ps 74 millones. Sin embargo, los ingresos no consolidarán debido a que sólo tiene el 25% del consorcio. En cuanto a Ferrosur, se deberá alcanzar el punto de equilibrio en 1999 y convertirse en un negocio estable generador de flujo de efectivo para el año 2000. Este negocio si se consolida a nivel operativo.

Sigue parráfo ilegible.

Intervenciones en Tribuna de Senadores de PAN

Intervenciones a

Palabras del Senador Rosendo Villarreal Dávila en la sesión del día 27 de agosto de 1997

Boletín de prensa sobre esta intervención

- EL C. PRESIDENTE: Para hablar sobre otro asunto, se concede el uso de la tribuna al señor senador Rosendo Villarreal Dávila, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

- EL C. SENADOR ROSENDO VILLARREAL DAVILA: Con su permiso, señor Presidente: Señoras y señores legisladores:

El grupo que está en el poder, el grupo que nos gobierna sigue, sin duda, pensando que ellos sólo tienen la verdad y que ellos son los únicos que saben cómo gobernar este país. Cualquier crítica que se hace o cualquier cambio que se pretende hacer, como el IVA, es descalificado de inmediato, diciendo que no hay ni capacidad, ni profundidad, ni hay un análisis serio; que ellos si lo saben hacer todo y que debemos aplaudir todo el resto, cualquier programa que presenten y también que debemos aplaudir cuando sus programas fallan y que tenemos que acudir al rescate de esos programas fallidos, también, en su opinión, tenemos que aplaudir.

Así sucedió, en tiempos pasados, con la banca; así paso en el 94 con los TESOBONOS que nos llevaron a una de las crisis más fuertes por las que ha pasado este país. Y ahora nos está pasando con otro programa que se presentó como milagroso, el programa de las carreteras concesionadas. Y nos están pidiendo que aplaudamos el día de hoy este programa de rescate.

La administración salinista, que estuvo formada, prácticamente con los mismos funcionarios que están en esta administración, concibieron un proyecto que, en su opinión, nos iba a llevar al primer mundo en cuestión de carreteras, se iban a hacer más de 6 mil kilómetros de carreteras concesionadas en este país.

El proyecto, lo aceptamos, teóricamente, era bueno; lo malo, de nuevo, es que para implementarlo entró de nuevo la corrupción, la improvisación y se volvieron a sentir impunes quienes aplicaron este programa.

Por no tener recursos públicos suficientes, ustedes recordarán, se encomendó este proyecto a la iniciativa privada. Los grandes beneficiados, a fin de cuentas, de este proyecto fueron 4 grandes socios, uno que por ahí se ha llamado *Grupo Empresarial Los Pinos, otro, el Grupo ICA, TRIBASA y el Grupo Mexicano de Desarrollo.*

Los cuatro salieron con tajadas muy grandes de este proyecto.

No podemos decir que ninguno de los cuatro sean ni ingenuos, ni que no conozcan cómo hacer negocios, ni que no sepan cómo planear a largo plazo.

El proyecto lo cocinaron estos grupos de interés, el Grupo Empresarial Los Pinos tenía un objetivo muy claro: dinero constante para ellos, lucimiento político a corto plazo, con las carreteras que se iban inaugurando; los bancos aspiraban a colocar grandes fondos con tasas de intermediación muy altas y los concesionarios a través de sus constructoras, a ganar mucho dinero en muy poco tiempo. Estos grupos -yo no coincido con lo que dice el Ejecutivo ahora, que invirtieron grandes cantidades de dinero- se apalancaron terriblemente en la banca, inflaron los costos de los proyectos. Y por ahí, lo recuerdan ustedes, lo que se decía en aquel tiempo por Andrés Caso, después por Gamboa Patrón y ahora lo dice Ruiz Sacristán, es que los costos no importaban; lo que importaba ahí era en qué plazo se van a recuperar las carreteras, lo demás no era importante. ¿En qué país se puede hablar de que no es importante un programa que llegó a 90 mil millones de pesos? Que no era importante el costo “no se fijen; lo importante aquí es qué tan pronto recuperamos las carreteras”. Y vamos a ver cómo si tuvo importancia, esos sobrecostos, porque fue la manera en que estos concesionario no pusieron capital sino que se apalancaron de la banca.

En ese tiempo, de seguro, tanto Los Pinos como estos grupos, vieron que podía haber un riesgo en este proyecto y con un neoliberalismo de doble moral, de doble vara o de excepción, dijeron “bueno, éntrale, como para que sea la iniciativa privada que lo haga, pero, tú no te preocupes, yo te aseguro el aforo”. Estamos diciendo que a los campesinos que siembran

maíz o a los que siembran cualquier producto no se les puede dar un precio de garantía, que tienen que entrar a jugar las reglas del mercado. Y a estos grandes capitales les dicen: “métete, tú no te preocupes, yo te garantizo que vas a tener un aforo garantizado”. Y ese aforo es el que nos metió en todos los problemas, fue un contubernio entre Los Pinos y estos concesionarios.

Quisiera ver si a algún empresario pequeño, el gobierno, le da alguna garantía de este tipo.

Los banqueros, en aquel tiempo, ni se preocuparon si los proyectos iban a salir o no, estaban garantizados por el gobierno. Si no le cobraban a los concesionarios le iban a cobrar al gobierno, le están cobrando al gobierno. El gobierno asumió los riesgos y ahora está diciendo “se tienen que pagar con recursos fiscales”.

Al proceso de concesiones, ustedes lo saben, se le dio un manejo discrecional; se dieron a quienes quisieron las concesiones y no se cubrieron muchos de los requisitos. Esto está en los libros blancos de estas concesiones.

Quisiera que ustedes compararan si cuando va un empresario medio a un banco, ahorita, a presentar un proyecto, con qué detalle se ve este proyecto: cuántas corridas financieras le piden, cuántas evaluaciones del proyecto y cuántos técnicos entran a evaluar si le van a prestar el dinero o no.

Aquí se prestaron miles de millones de pesos, sin ahora decir que se equivocaron en los aforos, que no consideraron bien las tasas de interés, que los costos no eran los adecuados. Había prisa por hacer estas obras sin importar el costo, sin importar si el proyecto salía o no. Ya estaba garantizado previamente por el gobierno.

Se tomó realmente a la sociedad, al pueblo de México, por sorpresa: querían hacer grandes negocios y querían deslumbrar con su actuación política. en ese proceso, ustedes lo saben, se atropellaron los derechos de muchos ejidatarios y pequeños propietarios que en este momento todavía no se les paga lo que se les quitó de las carreteras. En ese proceso se olvidó que el sector de los transportistas estaban metido en graves problemas y se le puso cuotas imposible: no ve uno a los transportes de mercancía en ninguna de las autopistas.

Pero eso no importaba, lo que importaba era hacer negocio no resolver el problema de comunicación de este país.

Quiero mostrarles dos ejemplos de cómo se desarrollaron estas concesiones para que estén, ustedes, conscientes de cómo se abusó en este proyecto. Vamos a ver lo de la Autopista del Sol.

Se suponía que era un proyecto a base de concesiones, en la Autopista del Sol sólo se concursaron 47.2 kilómetros, el resto se otorgó a varias compañías sin concesiones. 215 kilómetros no tuvieron que tener concesión, se repartieron entre ICA, TRIBASA y Grupo Mexicano y nada más entraron a un proceso de concesión 47. Y eso que eran las carreteras concesionadas.

La empresa que ganó el primer tramo, este de 47.2 kilómetros, no contaba con el capital que se especificaba en las concesiones. ¿Qué hicieron? Un movimiento contable en esos días para subir su capital. ¿En base a eso se otorgó la concesión? Ahora ese grupo dice que está perdiendo dinero. ¿Será de aquel que ajustó contablemente o de cuál dinero será el que está perdiendo?

De las tres compañías el proyecto más caro era el del Grupo Mexicano de Desarrollo, era hacerla en dos años. Pero al gobierno de aquel tiempo le interesaba que se hiciera pronto. Y se lo asignó a esta compañía. El plazo, de todas maneras, no lo cumplió.

El Gobierno Federal, había dicho que no iba a hacer aportaciones de dinero a esta carretera; sin embargo, en el Libro Blanco de esta carretera dice que “Caminos y Puentes Federales transfirió 75 mil millones de pesos de esa época para apoyar la construcción”. Punto que no tiene razón de ser. El costo final de esta carretera fue el doble del original; se había hablado de mil 400 millones y terminó en más de 3 mil millones. No hubo ningún reclamo del Gobierno y dijeron que al cabo el costo no importa en este país.

Me quiero referir a otra más pequeña pero que llevó a problemas más graves. Es una carretera hecha entre Saltillo y Torreón. Es una carretera que iba a tener dos cuerpos con dos carriles cada cuerpo. Decidieron eliminar uno de los cuerpos y en una carretera ahorita con un sólo cuerpo con dos carriles.

¿Saben ustedes cuál es el acotamiento que tiene esta carretera? Tiene un metro dos centímetros de cada lado. No cabe ni la mitad de un Volwagen en el acotamiento. Si un carro se descompone arriba de la carretera queda ahí. ¿Qué hicieron para salvarla? Cada 6 kilómetros pusieron unas islitas para que se salga. Entonces hay que programar en qué momento se le va a descomponer el carro o en qué momento se va a ponchar la llanta. Porque la carretera está sobre un terraplen. Esa es la realidad. Ha habido muchos muertos que la Secretaría y el Gobierno del Estado tienen responsabilidad porque se quedan estacionados arriba de la carretera el carro que falla y llega en la noche otro carro encima de ellos. La pueden ir a ver. Ese es el hecho. Es otra de las carreteras. ¿Y saben cuánto vale esa carretera? Por 160 kilómetros vale 140 pesos. Una carretera que van los carros en doble sentido y que no hay acotamiento. Esto fue lo que pasó con otra de este gran programa de carreteras.

Cuando empezaron ya los problemas en este programa, empezaron a ampliarle los plazos a los concesionarios. Bueno, si no libras en 15 años te lo aumento. Ya llegaron todos a los 30 años. Se les acabó el tiempo porque decía que sólo se podían concesionar por 30 años.

El Gobierno ya había comprado deuda de los concesionarios recientemente, de los bancos que entraron en problema, la deuda fue a FOBAPROA y ahí está la deuda ya de los concesionarios que ya le habían dado la vuelta. ¿Dónde estaba la autorización para que esta deuda fuera para allá o dónde está en este momento?

El Gobierno nos está endosando de vuelta al pueblo este problema. Y aquí yo quisiera recordar, porque creo que es bueno no perder la memoria, de algo que dijo Carlos Salinas en su Quinto Informe. Dijo textualmente:

"Mediante las privatizaciones se han generado recursos que han fortalecido la capacidad gubernamental para atender demandas sociales inaplazables. Con ello se cumple el compromiso de vender bienes públicos para remediar males sociales". Decía Carlos Salinas.

Hoy ante este fracaso yo creo que ahora estamos pensando al revés. El Gobierno ahora lo que va a hacer es agravar los males sociales salvando a sus cuates, salvando a los cómplices de estas carreteras.

Yo creo que hay muchas preguntas en el aire que todos los que estamos aquí compartimos.

Algunas de ellas: el proceso de indemnización. Ahorita nos acaban de entregar el Decreto que se publica el día de hoy de este proceso de rescate. En el proceso de indemnización dice que se considerará la deuda solamente, no el capital invertido. Entonces los que más metieron capital, esos no van a poder tener rescate. Los que no hubieran metido ni un cinco y todo lo debieran les va a ir mejor.

¿De qué se trata? O ya estaba planeado desde el principio y les dijeron: tú no metas mucho capital, endéudate y al rato te rescatamos, porque el rescate así dice. Vean la indemnización: sólo la deuda se puede meter en este proceso de indemnización, inmoral totalmente este punto.

Siguen diciendo ahora estos concesionarios que ellos van a seguir administrando la carretera por 12 meses. ¿Cuánto van a cobrar? ¿Van a seguir cobrando más por administrarla estos 12 meses? ¿Qué van a hacer con ese dinero? ¿Cuánto va a ir al pago de la deuda y cuánto va a ir otra vez a las arcas de los concesionarios?

¿No estaremos de nuevo o no estarán de nuevo los que están planeando ahora que vamos a meter 19 mil millones de recursos fiscales, de recursos del pueblo a este programa equivocándose de nuevo? Tenemos 4 ó 5 años que se hicieron estas carreteras y ya reventó el programa. Ahora están planeando los recursos de los próximos 45 años. Dicen que en los próximos 45 años le va a entrar al gobierno tal cantidad de dinero. Si esa la deducimos de la que se va a absorber de deuda bancaria y de deuda a proveedores, quedan 19 mil millones, que eso es lo que va a pagar el Gobierno. A 45 años si no fueron capaces de planear a 4 años, ¿será real que estemos planeando a 45 años? ¿Por qué lo presentan ahora después de pasadas las elecciones y antes de que entre la nueva legislatura? Es otra pregunta que está por ahí.

Yo quisiera algunas preguntas para ustedes, señores Legisladores: ¿Esta es la forma que se planea y se programa el crecimiento de un país, o sea, con estos genios ahí? ¿Esta es la forma de utilizar eficientemente los pocos recursos que tenemos en nuestro país? ¿Esta es la forma? ¿Tienen autoridad moral los que ahora nos están diciendo a la oposición que no vayamos a bajar ni un punto del IVA porque esto rompe todos los esquemas financieros del país? Ellos de un plumazo están tomando pasivos por 60 mil millones, que representan prácticamente el 8 o el 10 por ciento del IVA, de un plumazo. Y a nosotros nos dicen irresponsables si bajamos un punto siquiera del IVA.

Estamos seguros de que ahora van a pagarles a los ejidos -yo no veo por ahí- y a los pequeños propietarios lo que está pendiente. No veo ningún programa para que realmente al sector de los transportistas se les apoye de aquí en adelante, una reducción de cuota que el infinitamente alta no significa nada.

Nosotros aquí proponemos que se le den créditos fiscales por el uso de las carreteras, que haya realmente un incentivo a los transportistas para que realmente tengan un beneficio.

Yo quisiera presentar ante esta Soberanía un Punto de Acuerdo que proponemos los Legisladores de Acción Nacional.

Con el permiso del señor Presidente, voy a leer este Punto de Acuerdo que proponemos a ustedes:

"Ciudadano Presidente de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión. Presente. Los suscritos Legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en esta Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los Artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de esta Soberanía el siguiente Punto de Acuerdo, solicitando que se discuta en este momento, previo acuerdo expreso que lo califique como de urgente y obvia resolución, conforme a las siguientes consideraciones:

El pasado viernes 22 de agosto, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, licenciado Carlos Ruiz Sacristán anunció el rescate por parte del Gobierno Federal de 23 autopistas concesionadas por causa de utilidad e interés público.

Conforme al primer párrafo del Artículo 26 de la Ley General de Bienes Nacionales, los bienes de dominio público podrán rescatarse mediante indemnización cuyo monto será fijado por peritos.

Según el anuncio del Secretario de Comunicaciones y Transportes el monto estimado de recursos fiscales que habrán de ser aplicados para dicha indemnización, es del orden de 19 mil

millones de pesos.

Se explicó que el rescate se decreta por los problemas financieros de los concesionarios originado porque las obras de construcción resultaron ser más onerosas de lo calculado en los proyectos ejecutivos porque los aforos de tráfico no reportaron la expectativa prevista, entre otras razones.

Por lo anterior y en virtud que el costo del rescate que se pagará con recursos públicos y que toda vez que los Legisladores del Congreso de la Unión no pueden permanecer ajenos a una distracción de recursos de la cuantía que se menciona sin que esté plenamente acreditado el interés social y las razones de bien común, sometemos a la consideración de esta Asamblea el siguiente

PUNTO DE ACUERDO:

PRIMERO. - El Congreso de la Unión, a través de su Comisión Permanente, hace un llamado al Ejecutivo Federal para que se suspenda el procedimiento de rescate al que se ha hecho alusión.

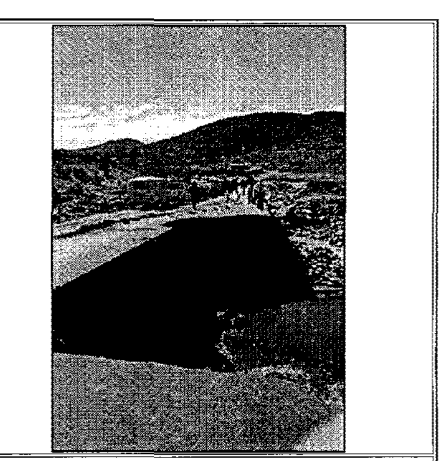
SEGUNDO: Hacer del conocimiento al Titular del Ejecutivo la demanda del pueblo de México que, a través de sus Legisladores hace, para que en el informe que por disposición constitucional tiene que rendir a la nación el próximo primero de septiembre, se proporcione información con datos verificables del Proyecto de Rescate Carretero cuya suspensión se pide.

TERCERO: Que la Comisión de Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Cámara de Diputados, la de

NEGOCIOS

RUTA EN PELIGRO

Mientras Tribasa asegura que tiene el capital para cumplir con las concesiones obtenidas en Chile -y para seguir postulando-, en México pierde ocho carreteras y aparecen dudas sobre su capacidad de conseguir financiamiento.



En abril, la Comisión Preventiva de la Fiscalía Nacional Económica recomendaba que no sería conveniente concentrar tres tramos de la Ruta 5 en un solo concesionario, en abierta alusión a Tribasa

Tribasa en Chile

CONCESION	MONTO (US$)
Acceso Norte a Concepción	200 millones
Santiago-Los Vilos	250 millones
Chillán-Collipulli	290 millones
Estacionamiento Sub. Santa Rosa	3,7 millones
Estacionamiento Sub. Bellavista (Valpo.)	5 millones

Desde su llegada a Chile en 1989, la compañía Triturados Basálticos y Derivados (Tribasa) se convirtió en la principal empresa concesionaria de OO. PP. del país, superando incluso a Enersis que opera en este rubro a través de Infraestructura 2000. Con una estrategia expansiva y rentabilidades bajo el promedio de la competencia, la empresa mexicana colocó su nombre con fuerza en el mercado local. A pesar de esto, a comienzos de año -luego de adjudicarse el tramo Chillán Collipulli- una serie de interrogantes golpearon a Tribasa, desde México, y que ponían en tela de juicio la liquidez de la compañía. Desde ese momento las cosas no han caminado bien.

En abril, la Comisión Preventiva de la Fiscalía Nacional Económica recomendaba que no sería conveniente concentrar tres tramos de la Ruta 5 en un solo concesionario, en abierta alusión a Tribasa que ya tenía Chillán-Collipulli y Santiago-Los Vilos. Esta determinación significó que la compañía -que hoy maneja una cartera de proyectos por US$ 740 millones- se retirara del tramo Temuco-Río Bueno.

Sin embargo, las noticias llegadas desde México, y que confirman la debacle del sistema de concesiones viales mexicano, no han hecho sino perpetuar el halo de duda que, justa o injustamente, cubre a Tribasa y que incluso la han ligado al favoritismo del ex mandatario Carlos Salinas de Gortari y de su hermano Raúl, hoy encarcelado por el presunto asesinato del candidato del Partido Revolucionario Institucional (PRI), Luis Donaldo Colosio.

Con el nombre de "Rescate Carretero", el gobierno mexicano salió a salvar del fracaso toda la estructura de concesiones armada por el gobierno del PRI y que se tradujo en un aporte del fisco azteca por US$ 3. 300 millones, lo que equivale al 3 % del PIB. Así se iba por el suelo un esquema que en su momento fue considerado como revolucionario y que tentó a una decena de compañías de infraestructura, entre ella Tribasa.

Fue entre 1989-93 que se entregaron 52 concesiones -31 a privados- para la construcción de 6. 000 kilómetros de carreteras. Con un monto cercano a los a los US$ 6. 400 millones, estas obras aparecían como un atractivo negocio para los privados y el Estado, que desembolsó un 12 % del total de la inversión. Sin embargo, tal era la cantidad de kilómetros a construir que las compañías debieron financiar la mayor parte de sus proyectos -cerca del 53 %- vía créditos bancarios. Entre 1991 y 1993 las carreteras tuvieron un 30 % menos de circulación de lo esperado, lo que determinó que los proyectos no fueran lo suficientemente rentable que se esperaba. El gobierno admitió posteriormente que los cálculos de la Secretaría de Transportes sobre flujos de tránsito e ingresos fueron demasiado optimistas.

Para colmo de males, en 1994 el "Tequilazo" golpeó con fuerza a México y al sector construcción en general, creándole un panorama excesivamente duro a las nuevas carreteras y a la capacidad de servicio de la deuda de la empresas involucradas. Ya en 1995, muchas de las compañías no tenían la liquidez para mantener las autopistas y tampoco podían pagar sus deudas. El gobierno decidió sentarse a conversar con los involucrados, y después de dos años de discusiones se lanzó el "salvavidas": por dos años, 23 de estas concesiones -8 de Tribasa- pasaban a ser administradas por el Estado y se le cancelaba a las constructoras el monto invertido.

Esto provocó la indignación de muchos sectores económicos y financieros en México. Incluso el alcalde de la capital azteca, Cuauhtemoc Cárdenas, ha sido enfático en advertir que los contribuyentes no deben pagar los errores de los gobiernos. Sin embargo, las empresas relacionadas tampoco se han mostrado complacidas con el trato. "En la operación vamos a registrar pérdidas superiores a US$ 383 millones, porque el gobierno nos pagará sólo cuentas por cobrar, que son alrededor de US$ 254 millones, cuando en total

invertimos US$ 636 millones", recalcó un portavoz de las compañías intervenidas.

Mientras el Estado canceló US$ 577 millones a Tribasa por la 8 carreteras, todas las operaciones que involucraron la intervención fiscal terminaron por afectar las acciones de la compañía que descendieron un 28 %, además de sumar pérdidas por US$ 380 millones, correspondiente al 42 % de su capital contable. El efecto inmediato de esta crisis significó que los ejecutivos de la compañía entregaran señales tranquilizadoras, asegurando que esta situación no afectaría el cumplimiento de los contratos en Chile. Incluso más, que seguirían postulando a concesiones.

Una afirmación que no resulta del todo tranquilizadora. Según informaciones recogidas en México, el Banco Mexicano de Comercio Exterior (Bancomext) habría dado la última semana un crédito a Tribasa por US$ 280 millones para el tramo Santiago-Los Vilos, a pesar de que la compañía cambió el dossier con la información necesaria. "Lo más extraño es que un banco estatal de desarrollo otorgue esa cantidad de dinero a una compañía que no es exportadora, está en el ojo del huracán de la población y vive uno de sus peores momentos financieros en México", comenta una fuente. A pesar de que en Chile no hubo respuestas de Tribasa a **Qué Pasa**, en Ciudad de México altos ejecutivos de la compañía se defendieron aduciendo que el préstamo otorgado se solicitó varios meses antes, en circunstancias diferentes. En Chile, Tribasa muestra un patrimonio consolidado de US$ 140 millones y ha anunciado la emisión de bonos para inversionistas institucionales que serán colocados antes de fin de año.

Más Información

Organizaciones

- TRIBASA

Temas

- TRANSPORTE
- INFRAESTRUCTURA
- CONCESIONES
- MEXICO

Su opinión sobre el artículo

Enviar





Revista QuePasa 1378
9 al 15 de septiembre de 1997
quepasa@copesa.cl

Infraestructura de Transporte y Servicios Carreteros de la Cámara de Senadores y las Comisiones de Hacienda y Crédito Público y de Comunicaciones y Transportes de las Cámaras de Senadores y Diputados, den seguimiento al procedimiento de rescate de las 23 autopistas concesionadas y en especial a los siguientes puntos:

a) Sobre el peritaje que fije el monto de la indemnización.

b) Investigar las causas que originaron los problemas financieros de las concesionarias, y a su vez el rescate y sus posibles responsables.

c) La reducción de las tarifas de las autopistas, y

d) Sobre el problema de ejidatarios y propietarios que se vieron afectados con las expropiaciones por derecho de vías, y que aún no han visto satisfechas sus demandas de pago.

Hacemos entrega, señor Presidente, de esta solicitud de punto de Acuerdo, firmado por los integrantes.

Muchas gracias, señores legisladores. (Aplausos).

Martes 11 de Agosto de 1998

"Hunden las Ratificaciones de los Testigos a RSG": PGR

En el Caso del Asesinato de José F. Ruiz Massieu

HECTOR ADORNO RUIZ

Las pruebas presentadas por la Procuraduría General de la República sobre la participación de Raúl Salinas de Gortari en el homicidio de José Francisco Ruiz Massieu, "están siendo ratificadas por los testigos con sus declaraciones, que prácticamente hunden al implicado", afirmó ayer Ismael Eslava Pérez, coordinador general de investigaciones de la subprocuraduría de Coordinación y Desarrollo de la PGR, tras participar en una audiencia del proceso que se le sigue al hermano mayor del ex presidente Carlos Salinas por el delito de homicidio doloso en grado de coparticipación.

En tanto que Eduardo Luengo Creel, representante común del grupo de defensores de Raúl Salinas, aseveró que la Procuraduría General de la República carece de pruebas para que su cliente resulte sentenciado condenatoriamente y que los testigos hablaron a favor de éste y "echaron por tierra la versión de la fiscalía sobre los supuestos problemas entre Raúl y José Francisco Ruiz Massieu".

En la diligencia, Armando Ruiz Massieu, Javier Dueñas García y Miguel Ortiz Pérez declararon como testigos del Ministerio Público Federal, en tanto que el titular del Juzgado Sexto de Distrito en Materia Penal, José Luis Silva Banda, determinó que el ex director de la Policía Judicial Federal, Adrián Carrera Fuentes, y la ex secretaria de Mario Ruiz Massieu, Dolores Mota Rubio, testifiquen el próximo viernes.

La diligencia es considerada por la fiscalía como "fundamental" para reforzar su hipótesis en el sentido de que entre Raúl Salinas de Gortari y José Francisco Ruiz Massieu había enemistad y que ello originó al ingeniero a planear y ejecutar el homicidio del político guerrerense, luego instruyó a Mario Ruiz Massieu para desviar las investigaciones a su cargo para el esclarecimiento del hecho delictivo y no implicarlo en el mismo.

Sin embargo, al rendir su declaración luego de ser enterado de cuál era el motivo de su comparecencia y escuchar la lectura de sus testimonios anteriores, Armando Ruiz Massieu, hermano mayor de José Francisco y Mario, indicó: "No vengo a echar abajo una testimonial en la que dije cosas que no me constaban. Hoy vengo a decir la verdad, y lo que me consta y lo que vi no lo que me contaron"

Señaló que nunca vio alguna disputa entre Raúl Salinas y José Francisco, y que la relación entre ambos era buena; pese a ratificar sus anteriores declaraciones, puntualizó que las versiones se las habían contado, por lo que a él no le constaban.

Las nuevas aseveraciones del testigo motivaron la pregunta obligada por el Ministerio Público respecto a por qué cambiaba su declaración, y Armando respondió que sus anteriores señalamientos habían sido porque se lo habían comentado terceras personas.

En otra de las comparecencias, el testigo Miguel Ortiz Pérez, ex director de almacenes de la Cámara de Diputados, ratificó sus declaraciones anteriores, en el sentido de que recibió las invitaciones que se hicieron llegar a sus oficinas para la boda de Raúl Salinas de Gortari, y que una de ellas iba dirigida al entonces diputado federal Manuel Muñoz Rocha.

Indicó que días después recibió otra carta, redactada por el ingeniero Salinas de Gortari, en la que agradecía a Muñoz Rocha las atenciones que le había brindado.

El tercero de los testigos, Javier Dueñas García, amigo de la familia Salinas de Gortari, destacó su amistad con José Francisco y con Raúl Salinas de Gortari, y dijo que hasta donde él sabía no existían diferencias entre ambos y que quizá el único problema que hubo entre ellos surgió cuando concluyó la concesión de Miconsa, que era manejada por un grupo de empresarios y amigos, entre los que estaban Jorge Ballesteros, el señor Hernández -no recordó el nombre-, Raúl Salinas de Gortari y José Francisco Ruiz Massieu.

Subrayó que los grupos empresariales eran Vidafel, ICA, Tribasa, Quinta Real y el Grupo Cifra, y que el problema surgió por los terrenos que ocupaba Miconsa, de los que Raúl Salinas sugirió poner en venta y repartir el dinero entre los socios, pero que para ese tiempo José Francisco Ruiz Massieu, ya como gobernador de Guerrero, los había donado para la instalación de una procesadora y repartir las ganancias entre los habitantes de los poblados de la zona, pero que ya no supo más de ese conflicto.

Al concluir la audiencia, efectuada en el Juzgado Sexto de Distrito en Materia Penal por exhorto del Juzgado Tercero de Distrito en Materia de Procesos Penales Federales, con sede en Toluca, Estado de México, y cuyo titular Ricardo Ojeda Bojórquez instruye el juicio 14\95 contra Raúl Salinas por su presunta autoría intelectual en el homicidio de José Francisco Ruiz Massieu, el coordinador de investigaciones de la subprocuraduría de la PGR, Ismael Eslava Pérez, expuso que las declaraciones de los testigos aportados por la fiscalía, "hunden más a Raúl Salinas de Gortari, toda vez que las pruebas de culpabilidad exhibidas ante el juzgador están siendo ratificadas".

Añadió que mediante la comparecencia se ratificó el grado de enemistad que existía entre el ingeniero Salinas de Gortari y el político guerrerense, por diversas razones, y que una de ellas, que incluso trascendió entre los integrantes de un grupo de inversionistas, fue el conflicto entre ambos en la realización de un fraccionamiento en el complejo turístico Punta Diamante, de Acapulco, Guerrero.

Señaló que también se confirmaba que Raúl Salinas tendía a mentir en sus declaraciones y que una prueba de ello eran sus afirmaciones en el sentido de que tenía más de 20 años de no ver a Manuel Muñoz Rocha.

Por su parte, el abogado Luengo Creel externó una opinión completamente diferente a la del funcionario y señaló que



San José, Costa Rica.
Martes 27 de Mayo, 1997

El País | Centroamérica | Deportes | Viva | Revista Dominical | English
Opinión | Elecciones 98 | Economía & Negocios | En Forma | Ancora | Zurquí

EL PAIS

Portada La Nación Digital

Centenario Teatro Nacional

La Nación: 50 años

Cartas

El tiempo

Tiras cómicas

La Gaceta en línea

Obituario

Servicios

Galería Comercial

Archivo Digital

Conozca La Nación

Teléfonos de Emergencia

Grupo Hank con negocios aquí

- *Participa en consorcio que ganó concesión de la Bernardo Soto*

Giannina Segnini y Carlos Villalobos
Redactores de La Nación



Como secretario de Agricultura de México, Carlos Hank González --izquierda-- participó el 7 de octubre de 1992, en la celebración del 50 aniversario del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), donde estuvo con el entonces presidente, Rafael Angel Calderón. Los acompañó la madre de Calderón, Rosario Fournier.

Un grupo de empresas vinculadas al controversial empresario mexicano, Carlos Hank González y a su familia, intenta invertir en la construcción de carreteras y participa en la producción de piña en el país, de acuerdo con registros y publicaciones a las cuales tuvo acceso La Nación.

La compañía mexicana Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V. (TRIBASA), que ganó en asocio con dos firmas nacionales la concesión para reconstruir la autopista Bernardo Soto, es uno de los grupos empresariales en los que participa la familia Hank, según registros de la Bolsa de Valores de México suministrados ayer por el periódico La Jornada, de ese país.

La semana pasada, Miguel Angel Rodríguez, aspirante a la presidencia por el Partido Unidad Socialcristiana (PUSC) y Roberto Rojas, exministro de Comercio Exterior también aseguraron que Carlos Hank González mantiene inversiones en plantaciones de piña en la zona de Pital de San Carlos.

Rodríguez, el expresidente Rafael Angel Calderón, los dirigentes del PUSC Rolando Laclé y Roberto Rojas y las esposas de los tres primeros, se hospedaron del 18 al 20 de mayo en la residencia de Hank en Santiago Tianguistenco, en México.

El exsecretario de Agricultura mexicano es investigado por supuesto lavado de dólares provenientes del narcotráfico, según lo publicó el pasado 11 de mayo el diario estadounidense The Washington Post.

Gran cantidad de publicaciones mexicanas también le atribuyen al "Profesor" --como se le conoce en México por su pasado como maestro rural-- haberse enriquecido a costa de beneficios obtenidos mientras ocupó cargos públicos.

Los políticos costarricenses alegan que la visita a México pretendía fortalecer la inversión mexicana en el país entre 12 empresarios que Hank González invitó para que compartieran con ellos un almuerzo. (Véase lista aparte.)

El año pasado, Hank González vino tres veces al país, según certificó la Dirección de Migración y Extranjería. Durante su última visita, entre el 10 y el 15 de noviembre, el empresario se reunió con Calderón y Rodríguez.

Polémica concesión

El grupo comercial de Hank mantiene una alianza económica con la firma TRIBASA, de la que Carlos Hank Rhon --hijo de Hank González-- es consejero propietario, según el registro sobre la empresa que existe en la Bolsa de Valores de México, del cual La Nación obtuvo copia.

Esa compañía integra, junto con las constructoras nacionales MECO y Santa Fe, el consorcio TRIMESAN, al cual el Consejo de Seguridad Vial (CSV) le adjudicó el 18 de junio de 1996 la rehabilitación de la autopista Bernardo Soto, en el tramo comprendido entre el aeropuerto Juan Santamaría y el cruce a San Ramón de Alajuela.

La adjudicación se encuentra en suspenso a la espera de una resolución de la Contraloría General de la República. Esa institución estudia la posibilidad de anular el contrato con TRIMESAN debido a una serie de anomalías contenidas en el documento. Este es el primer contrato que suscribe el Gobierno bajo la modalidad de Concesión de Obra Pública.

En este caso, el consorcio operará por 12 años --prorrogables-- dicha vía, cobrando un peaje cuya tarifa fue fijada en dólares, aunque cobrable en colones.

En diciembre del año anterior, también se cuestionó el nexo de dicho consorcio con Fernando Altmann Ortiz, suegro del mandatario José María Figueres. Según se reveló entonces, Altmann compró el cartel de licitación y aclaró sus términos a nombre de TRIMESAN. No obstante, el empresario negó haber participado en la licitación, aunque reconoció su amistad con la familia Peñalosa, principales accionistas de la empresa.

De acuerdo con la revista mexicana Proceso el grupo de Hank tiene, después de los Peñaloza, el paquete accionario individual más importante de la compañía.

Señala además que TRIBASA --hasta hace unos años una pequeña empresa-- logró un repunte económico tal, durante la administración de Carlos Salinas, que se convirtió en la segunda empresa más importante en el ramo de la construcción de ese país, y destaca el aporte de los Hank en dicho proceso.

Según publicó The Wall Street Journal en enero de 1996, los Hank fomentaron vínculos estrechos con TRIBASA para construir una red de carreteras privadas que no resultaron. "Los urbanizadores sobreestimaron la cantidad de tráfico y cobraron peajes tan altos que pocos pueden pagarlos", señaló el periódico.

Piña en San Carlos

Copias de los protocolos del abogado Carlos Zamora Guardia --miembro del bufete del el expresidente Calderón-- a las cuales tuvo acceso La Nación, dan cuenta de tres empresas propiedad de mexicanos,

dedicadas al cultivo y comercialización de la piña en San Carlos, supuestamente vinculadas al grupo de Hank. (Véase recuadro aparte.)

Aunque en ninguna de las juntas directivas de las compañías aparecen los nombres de Carlos Hank o sus hijos, el presidente de las empresas es Ernesto Enríquez Rubio, calificado por el expresidente Calderón como uno de los socios y amigos más cercanos de Hank González.

El 29 de julio de 1996, Zamora protocolizó un poder que le otorgó Enríquez al mexicano José María Covián para que, en nombre de la firma Richter Investments Inc. –radicada en las Islas Vírgenes Británicas-- adquiriera las acciones de las compañías costarricenses Hacienda Ganadera Cuatro Marías S.A. y Granja Young An S.A.

El documento registral también faculta a Covián para que, en nombre de la empresa Inversiones y Procesadora Tropical Inprotsa S.A., otorgue un poder general a los costarricenses José Rodolfo Chavarría Gamboa y Marta Vargas Piedra.

Consultados ayer por La Nación, Marta Vargas --contadora-- y José Chavarría --gerente-- explicaron que las firmas son las propietarias legales de unas 1.037 hectáreas dedicadas a la producción de piña en Pital de San Carlos.

Los funcionarios dijeron no estar enterados si en esa inversión participa Hank o su familia, pero sí confirmaron que el empresario mexicano ha visitado las fincas al menos en dos oportunidades.

Según los registros a los que tuvo acceso La Nación, las tres compañías tienen vigente el contrato de exportación número 543 suscrito con el Centro para la Producción de las Exportaciones e Inversiones (CENPRO). También son beneficiarias de certificados de abono tributario (CAT).

LA NACION

EL PAIS

Miércoles 11 de diciembre 1996

RUTA HACIA LA VIDA PURA

Lea además

Contralor reprocha acción de Gobierno

"Contubernio" en Aviación Civil

Portada
Centro América
Opinión
Cartas
Deportes
Revista Dominical
Ancora
Economía & Negocios
Zurquí
Servicios
Area Comercial
English
El Tiempo NEW
Archivo (búsqueda)

Edición Electrónica. San José, Costa Rica
Ediciones anteriores

Recrudecen denuncias públicas

Una enérgica carta del contralor general de la República, Luis Fernando Vargas, al presidente José María Figueres, en la cual reprocha el que el Poder Ejecutivo impugnara ante la Sala Cuarta algunos artículos de la Ley sobre el Enriquecimiento Ilícito de los Servidores Públicos, agitó ayer el ambiente de recientes denuncias sobre hechos presuntamente anómalos en el sector público. Al mismo tiempo, trascendió que Fernando Altmann, suegro del mandatario, al parecer mantiene una relación con el consorcio al cual le fue adjudicada en concesión la reparación de la autopista Bernardo Soto. Para concluir, el requerimiento que la Fiscalía presentó ante el Juzgado de Instrucción de Tibás sobre las denuncias en Aviación Civil, señala que en esa dependencia existían dos grupos de poder que habrían estado en contubernio en la ejecución de supuestos actos irregulares.

Concesión de autopista Bernardo Soto

Objetan nexo con suegro de Figueres

- ***Fernando Altmann niega vínculos con adjudicación***

Carlos A. Villalobos
Redactor de La Nación

Un cuestionamiento público sobre el supuesto vínculo del empresario Fernando Altmann Ortiz -suegro del presidente José María Figueres- con una de las firmas beneficiadas con la adjudicación para reconstruir la carretera Bernardo Soto, realizó ayer el congresista Alexánder Salas, en el seno de la comisión legislativa que indaga presuntas anomalías sucedidas en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Salas trajo el tema a colación mientras interrogaba al exconsultor de ese ministerio, Douglas Loría Coto, quien además fue el encargado de todos los aspectos relacionados con el cartel de licitación y la evaluación de las ofertas de dicha concesión. A Loría también se le relacionó con la solicitud de un permiso de explotación del tajo Don Jaime, cuyos materiales se usaron en la construcción de un proyecto hidroeléctrico de Energía Global de Costa Rica, firma ligada a las empresas de la familia Figueres.

Una investigación que venía efectuando La Nación determinó que la firma José Altmann y Compañía Limitada -propiedad de Fernando Altmann- realizó gestiones ante el MOPT durante el proceso previo a la citada adjudicación. Además, se estableció, mediante un estudio registral, que la esposa de Altmann, Xinia Heitmann Ardón, fungió como notaria y agente residente de la firma mexicana Triturados Basálticos y Derivados S.A de C.V. (Tribasa), una de las integrantes del consorcio ganador de la licitación, Trimesan (Tribasa-Meco-Santa Fe).

El suegro del Mandatario negó ayer a las 5 p.m. haber participado en esa licitación y aseguró que únicamente realizó gestiones preliminares por cuanto "en Tribasa hay gente muy querida" por él. Además, enfatizó que de todos modos su empresa cuenta con el levantamiento de prohibición para contratar con el Estado, que exige la ley a familiares de los funcionarios prominentes de Gobierno.

Aparte de esa relación, el otorgamiento de la concesión 01-95, denominada: "Mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y

operación de la autopista Bernardo Soto", enfrenta una investigación en la Contraloría General de la República, debido a dos denuncias presentadas en contra del proceso. (Véase recuadro). Según Roberto Gamboa, director jurídico de la entidad, al estar pendiente el refrendo del contrato, la resolución deberá estar lista la próxima semana, debido al plazo de ley.

Polemico parentesco

La firma José Altmann y Cía. compró el cartel de licitación de la concesión 01-95, según consta en los registros del Consejo de Seguridad Vial, dependencia encargada de la adjudicación del proyecto. Además, envió, al menos en dos oportunidades, documentos al MOPT en los que consta su relación con Tribasa.

El primero engloba una serie de interrogantes que la firma mexicana le envía al MOPT sobre el cartel de licitación, con fecha 12 de octubre de 1995. En la transmisión del fax se registra el nombre de Altmann Florexpo. Un segundo documento con fecha 22 de noviembre de 1995, lo dirige Fernando Altamann a Wílliam Calvo, del MOPT. En él le señala que en representación de su empresa asistirían a una reunión de preoferta de la concesión 01-95, Fernando Urueta Ochoa, de Tribasa, y Max Sittenfeld, del grupo Meco-Santa Fe.

En este sentido Altmann aportó a La Nación copia de una misiva enviada a la Contraloría en la que desmiente que su empresa fuera participante en el concurso referido. Dijo que por su relación de amistad con los personeros de Tribasa, les hizo el favor de comprar los carteles de licitación y sus aclaraciones.

Acerca de la relación de su esposa -Xinia Heitmann Ardón- con Tribasa, aceptó que al principio les ayudó con el proceso legal, pero dijo que ella se retiró una vez que se formó el consorcio. En el estudio registral consta que su nombramiento se revocó el 23 de febrero de 1996.

Ayer, por la tarde, se le envió un cuestionario al contralor, Luis Fernando Vargas, con el fin de conocer su reacción sobre dicha relación y los otros cuestionamientos contra la adjudicación 01-95, pero al cierre no había respondido. Por separado, Roberto Gamboa, director jurídico y Gerardo Riba, director de Contratación Administrativa, confirmaron la investigación, pero aseguraron que en ninguna de las denuncias se menciona el supuesto nexo de Fernando Altmann con el grupo beneficiado.

Caprichosa concesión

La primera obra que se daría por concesión encierra una serie de cuestionamientos, algunos de los cuales ya conoce el órgano contralor. Estos son los principales:

La adjudicación se publica en tres oportunidades en La Gaceta; dos las hace el Consejo de Seguridad Vial (CSV) y la última el Poder Ejecutivo. Las primeras las hace el CSV, que supuestamente no tiene potestad legal para adjudicar, según el artículo 4 de la Ley General de Concesión de Obra Pública.

Fernando Altmann aludió ante la Contraloría que no tiene nada que ver con esa empresa ni con la adjudicación. No obstante, en el registro de compra del cartel aparece en dos oportunidades la firma José Altmann y Cía. -de su propiedad-, mientras que no aparece la firma Tribasa. Además, hay documentación membretada que los relaciona.

José Altmann y Compañía sí cuenta con levantamiento de prohibición en la Contraloría, no así Altmann Florexpo, desde cuya oficina se envió documentación al MOPT proveniente de México, de la firma Tribasa.

En el Registro de la Propiedad aparece como agente residente de la firma mexicana Tribasa, Xinia María Heitmann, esposa de Fernando Altmann Ortiz, suegro del presidente José María Figueres.

Según consta en la carta de garantía entregada por Tribasa, esta depositó $300.000. Según la ley y el cartel, este monto debe equivaler al uno por ciento de la inversión proyectada. La firma ahora reporta una inversión de $15 millones, no de $30 millones, como sería el equivalente de la garantía depositada.

El titular en el MOPT durante las gestiones era Bernardo Arce Gutiérrez, quien además fungía como presidente del Consejo de Seguridad Vial. Arce también invitó a los mexicanos (Tribasa) a una reunión en su despacho para analizar la oferta, antes de que se diera la adjudicación.

Sinuoso camino

Estos fueron los pasos que llevó la concesión 01-95, cuya adjudicación indaga la Contraloría General de la República. **Venta del cartel de licitación:**

- Fecha prevista: 24-9-1995
- Fecha real: 26-9-1995

Apertura de ofertas:

- Fecha prevista: 24-11-1995 (definida en el cartel de licitación; se extendió el plazo por solicitud de las firmas participantes)
- Fecha real: 26-2-1996

Resolución sobre adjudicación:

- Informe de comisión evaluadora: 3-6-1996
- Aprobación del Consejo de Seguridad Vial (CSV): 4-6-1996

Publicación de acuerdos en La Gaceta

- 1. 14-6-1996 CSV
- 2. 18-6-1996 CSV
- 3. 5-11-1996 Poder Ejecutivo

Apelaciones:

- Grupo Marnhos de México apela, pero dos días después retira su alegato

. Denuncias:

- JHM International Inc.
- Carlos Luis Sánchez Mayorga



En una carta enviada al MOPT por Fernando Altamnn, gerente de José Altmann y Cía. y suegro del presidente José María Figueres, se evidencia una gestión a nombre del grupo que posteriormente resultó adjudicado.

---

los testimonios rendidos habían ratificado que entre José Francisco Ruiz Massieu y Raúl Salinas no había enemistad, por lo que la diligencia había resultado "benéfica" para el procesado.

Para el próximo jueves o viernes testificarán Adrián Carrera Fuentes y Dolores Mota Rubio, para aclarar si hubo alguna instrucción especial de Raúl Salinas a Mario Ruiz Massieu, para que en su calidad de subprocurador general de la República desviara las investigaciones para deslindar al procesado de cualquier participación en el hecho delictivo.

Este día se espera en la sala de audiencias judiciales del Centro Federal de Readaptación Social número uno, en Almoloya de Juárez, Estado de México, donde se encuentra confinado desde febrero de 1995 el ingeniero Salinas de Gortari, una audiencia de careo constitucional que éste habrá de sostener con el ex vigilante de su residencia, Noé Hernández Neri, quien afirma haber recibido la noche del día del homicidio de José Francisco dos llamadas telefónicas de una persona que se identificó como Manuel Muñoz Rocha y que pidió hablar con el ingeniero Salinas, quien se negó a responder los llamados y le indicó que le informara que se verían un día después, "como habían quedado".

Nacionales - Nota siguiente

Pedido de informes al Sr. Ministro de Defensa Nacional, de acuerdo con lo dispuesto por el Art. 118 de la Constitución.

Desde el año pasado y durante la temporada veraniega se han llevado a cabo carreras de automóviles en el aeropuerto de El Jagüel del departamento de Maldonado, al respecto solicitamos la siguiente información:

1. Qué empresas se vincularon con el Ministerio de Defensa Nacional para utilizar las instalaciones públicas para una actividad privada.

2. Cómo se las seleccionó y cuánto se les cobró por el uso.

3. Qué obras debieron realizarse para adaptar el aeropuerto a los fines deportivos; cuánto costaron; quién las autorizó y quién las pagó.

4. Si se realizó por la Intendencia Municipal de Maldonado, copia de la documentación respectiva.

5. En cada uno de los informes detallar números de expedientes y transcribir textualmente las resoluciones definitivas recaídas en cada uno de ellos.

6. Si intervinieron otras reparticiones estatales como el Ministerio de Turismo, indicarlo.

Edison Sedarri Luaces, Guillermo García Costa, Gustavo Borsari".

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Señor Presidente: cada uno ha expresado su punto de vista. Las profundas dudas que tenía antes del comienzo de esta sesión acerca de este proceso licitatorio no han sido despejadas y se mantienen las convicciones que hemos trasmitido, después de presentar los documentos, respecto a que es inconveniente que el Estado uruguayo adjudique esta licitación a la empresa aludida.

En primer lugar, el señor Ministro Interino de Transporte y Obras Públicas ratificó la opinión del doctor Enrique Fabini acerca de su discordia con el proceso licitatorio. En segundo término, no han sido contestadas las interrogantes que hemos planteado en Sala al señor Ministro de Defensa Nacional. Aquí hemos afirmado cosas graves, hemos aportado elementos de información que, sin ninguna duda, convierten en inconveniente este proyecto de adjudicación enviado por el Ministerio de Defensa Nacional al Tribunal de Cuentas. No se nos ha contestado si esta oferta es considerada la más conveniente a los intereses del Estado. Tampoco se nos ha respondido acerca de la declaración de MVD y TRIBASA, que es falsa, como hemos comprobado palmariamente con documentos que están a la vista, y que dice: «(...) declaramos bajo juramento que: (...) 2) Ratificamos como exactos y verdaderos todos los antecedentes, documentos, información, folletos, etc. que fueron presentados en la PRIMERA ETAPA de este procedimiento y que no han existido cambios en la situación jurídica, económico patrimonial y financiera de los miembros del Oferente a la fecha, (...)».

¡Cómo que no han existido cambios, cuando la propia Comisión Asesora de Adjudicaciones en cuatro páginas desmenuza la posición económica y financiera de TRIBASA y la hace trizas! ¡Cómo que no ha cambiado la posición económica, financiera y patrimonial, cuando hemos exhibido aquí esta gráfica que muestra el proceso de deterioro del valor de las acciones de esta empresa TRIBASA!

¿Cómo se va a seguir adelante con este proceso cuando hay un incumplimiento claro y expreso de la Comisión Asesora de Adjudicaciones del artículo 57 del TOCAF, al no recomendar específicamente asignar la adjudicación a una determinada empresa?

Yo me voy de acá, ya no con las dudas, sino con la convic-

ción de que se va a incurrir en un profundo y grave error político que podrá, sin ninguna duda, tener sus consecuencias en el futuro.

Espero que el pronunciamiento del Poder Legislativo, a través de su Comisión Permanente, lleve a reflexionar al Poder Ejecutivo y que deje naturalmente al Tribunal de Cuentas actuar en la forma libérrima que lo caracteriza.

Creemos haber sido claros: queremos una reforma del aeropuerto y queremos que se realice una obra en dicha terminal aérea que nos ponga al compás de lo que el mundo moderno espera de nosotros en la inserción en el MERCOSUR y en el mundo.

Hemos dicho claramente que nuestro sector político no ha iniciado este camino de dar estado parlamentario a este asunto para trancar absolutamente nada. Pero sí reafirmamos y decimos públicamente que nuestra intención es que aquí se elija la oferta más conveniente para los intereses del Estado. Naturalmente, nosotros no vamos a indicar cuál es; ésa es una misión, una competencia del Poder Ejecutivo, y éste, con los elementos de prueba que hemos dado a la luz pública hoy, tendrá ahora la responsabilidad de revisar una decisión que consideramos profundamente errónea e inconveniente para los intereses nacionales.

Por estas razones, señor Presidente, y de acuerdo con el artículo 129 de la Constitución de la República -que dice que «La Comisión Permanente velará sobre la observancia de la Constitución y de las leyes, haciendo al Poder Ejecutivo las advertencias convenientes al efecto, bajo responsabilidad para ante la Asamblea General actual o siguiente, en su caso»-, vamos a presentar un proyecto de declaración a efectos de que sea considerado por esta Comisión Permanente.

Muchas gracias.

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: la verdad es que me parece muy útil el hecho de haber podido estar en la Comisión Permanente y de avanzar en información en un tema que, como bien decía el señor Legislador Canet, nos tiene que importar porque sin duda alguna el aeropuerto para el país es trascendente.

Los abogados tenemos tendencia a razonar con una perspectiva de forma o de fondo. La verdad es que creo que a todos los que estamos aquí adentro nos da pánico el aeropuerto que tenemos. No es un aeropuerto moderno, no tiene mangas y es la puerta por donde se ingresa por el aire al Uruguay. Es una imagen que no es la que quiero que el Uruguay tenga. Si bien ha habido cambios trascendentes en la República en los últimos quince años, en esta área estamos bastante atrasados. Inclusive, países con menor peso económico relativo y con menor dimensión han logrado tener aeropuertos acorde con lo que necesitan.

Me parece que el hecho de que se esté dando esta discusión acá, quiere decir que tenemos la cabeza bien puesta y que estamos direccionando hacia un tema que debe tener un nivel de solución.

Hay algunos argumentos que me pesan enormemente. El hecho de que una Comisión del Estado, del país, integrada por más de quince miembros, técnicos y profesionales, haya estado trabajando durante dos años y medio largos, con el asesoramiento de una consultora importante como la Lufthansa Consulting, me parece que en cierta medida reviste algún nivel de garantía. No creo que toda esta gente haya estado trabajando para encontrar un final en el que prácticamente está todo mal y que lo que hicieron durante dos años y medio fue poco menos que una epopeya; no creo que sea así. Con el máximo de los respetos por mi buen amigo el señor Legislador Borsari Brenna, digo que no comparto esa perspectiva, en cuanto a que el trabajo de esta gente haya sido un equívoco.

Realmente no tengo toda la información de este capítulo, pero como MVD era el consorcio que estaba siendo objeto de una refutación, inevitablemente uno tiene la obligación de conseguir datos y de tratar de profundizar para saber qué está pasando con esa empresa; inclusive, hay información que es pública y que fue sacada de Internet, de radios, de medios a los que todos podemos acceder.

Por otra parte, quiero decir una cosa que es medio elemental: cuando existe un consorcio, desde el punto de vista jurídico, la persona jurídica es el consorcio, no lo es la empresa uno, dos, tres, cuatro o cinco que componen el consorcio. Con el que se contrata es con el consorcio. Por eso hay un principio bastante importante que es el de la solidaridad y e indivisibilidad, que precisamente tiene el efecto jurídico de hacer que todos los integrantes del consorcio respondan de una manera única e indivisible. Eso está bien; ésa es la gracia del consorcio. Cuando se contrata con un consorcio, no se contrata con la empresa del señor Diputado Heber Füllgraff, con la del señor Diputado Abdala o con la del señor Diputado Fernández Chaves; se contrata con la unidad y por eso hay que ver si ella es rentable. Ese principio está, y está muy bien.

Cuando se hacen los análisis de TRIBASA, que es una de las empresas que componen el consorcio, hay cosas que no se han dicho y creo que hay que decirlas. Yo no conozco a TRIBASA y no sé dónde está, pero reviso la información y encuentro que ha sido una de las empresas más importantes que ha tenido México, desde la crisis que provocó el efecto tequila -lo que no es poca cosa- y que ha seguido ganando licitaciones.

Por ahí me dicen que la rentabilidad de la empresa baja; sí, baja, pero sigue ganando licitaciones; ganó siete u ocho licita-

ciones más. Sigue ganando, lo que quiere decir que no alteró su capacidad de generar obligaciones al presente.

Los volúmenes de dinero que maneja esta empresa no son menores. Cuando se dice que esta empresa tiene hoy un problema de rentabilidad y una cierta caída, está bien; pero hay que decir que hablamos de una empresa que maneja capitales muy importantes. Hay que tener en cuenta que no es lo mismo una caída de un 5% o de un 10% en una empresa que maneja volúmenes de U$S 300.000.000 o U$S 400.000.000, que en otras más chicas. Este es un dato para tomar en consideración, porque creo que hay que tener en cuenta este tipo de cosas.

Hay un argumento que me pareció, quizás no pícaro, pero sí con intención de afectar el puntaje. Por ahí se dijo que en materia de precalificación, a enero de 1998, se tenían 16 puntos. Cuando se hizo la nueva actualización hace poco tiempo -octubre de 1998-, en términos comparativos también se obtuvieron 16 puntos y la información era la misma; no hubo modificación. No hubo modificaciones de enero a octubre; la empresa era la misma. ¿Por qué si los recaudos eran tan complejos como se están planteando aquí en Sala, la Comisión que entendía en el tema no dijo que, como las condicionantes cambiaron, también varió el puntaje? No cambió el puntaje; se mantuvo el mismo.

Son datos objetivos. El tema del canon es importantísimo. Me hago estas preguntas y sugiero al señor Presidente que haga reflexionar al Cuerpo sobre lo que ha pagado este país en los últimos tiempos en materia de llamados a licitación cuando los criterios son no mirar el punto de vista económico. Esto es muy claro; en los próximos veinticinco años habrá en juego aquí más de U$S 1.000:000.000. Con la segunda empresa existe una diferencia de U$S 87:000.000, y punto. Eso es objetivo, eso es matemático. Hay uno que ofrece más y otro que ofrece menos. Es un criterio a ponderar, bien importante y trascendente. Eso es respetar la ley, pero, por encima de todo, el beneficio económico del país.

¿Qué hacemos? Al que ofrece más le decimos que debido a criterios de carácter financiero entendemos que debemos otorgar la licitación a los segundos o terceros. Entonces, entramos en la noria griega eterna y en la teoría de los recursos. No. Creo que hizo bien el señor Legislador Borsari Brenna en transparentar el tema acá, porque le da responsabilidad al asunto. Hace bien porque en Uruguay, a diferencia de otros países, ventilamos estos temas.

Hoy, en esas mañanas de verano que uno disfruta, estaba leyendo un libro de Bill Gates que se titula «Cómo hacer negocios en la era digital». Creo que en la página 87 el autor habla de algo bien interesante, pues dice que hoy los negocios se hacen transparentes; cuanto más transparentes, son mejores. A veces las empresas no entienden que es bueno que tengan transparencia desde el número uno de una empresa hasta los cuadros intermedios. En este tema los uruguayos estamos transparentando todo; la prensa puede saber lo que está ofertando cada una de las empresas; los parlamentarios pueden sentir que hay un desacierto con alguna de las empresas; puede tenerse la perspectiva estatizadora del señor Legislador Canet, que es muy respetable, pero no es la mía porque no creo que sea el Estado en un país o en otro que dé alguna garantía más de eficiencia. Lo que quiero es que el aeropuerto sea mejorado rápidamente rápido, porque ¡vaya si es trascendente! Son distintas perspectivas, todas absolutamente respetables y atendibles.

Acá en Uruguay lo que hacemos es dar esta información, lo que me parece bien. MVD no es una firma menor; la gente del Aeropuerto de Vancouver está trabajando con ellos. Se trata de uno de los cinco aeropuertos más importantes del planeta, es decir, del planeta Tierra, habitado por seis mil millones de personas. Uno de esos cinco aeropuertos trabaja con esta empresa. No ha de ser un grupo tan menor. Inclusive, jurídicamente componen el consorcio previamente cuando no existe tal requerimiento y lo hacen para dar más garantías. Ese también es un elemento que da alguna perspectiva de tranquilidad.

Todos sabemos que en el mundo moderno este tipo de obras de infraestructura cuenta con respaldo bancario crediticio. Es así. Los bancos no hacen obras de caridad, no son sociedades altruistas que funcionan para el beneficio de la gente; los bancos buscan rentabilidad e invierten donde eventualmente hay una relación de retorno. En el caso concreto del consorcio que se está objetando, hay un financiamiento bien importante del ABN-AMRO que llega al 75% u 80%. ¿Esos bancos están actuando por caridad? No; están viendo un emprendimiento interesante donde hay una obra con una tasa interna de retorno bien atractiva. Están apostando. Otros, seguramente, habrán apostado al segundo o tercer grupo; pero estoy convencido de que todo esto con fondos frescos no se hace. Siempre existe algún nivel de aporte bancario. Si esos bancos que están aportando algo -como el ABN-AMRO Bank, que tiene un departamento especializado en este tema, que está en Chicago e involucrado en el tema de los aeropuertos internacionales- le dan el «okey» y dicen que la calificación es buena, me parece que es un elemento a tener en cuenta.

Me llama la atención que un aspecto vinculado a las inversiones se tome en cuenta. En primer lugar, porque el tema de las inversiones es relativamente parejo. Tengo un cuadro comparativo que eventualmente lo puedo suministrar para que se compruebe que las inversiones son relativamente parejas. Reitero que el argumento más importante y uno de los más trascendentes es el retorno para el país de ese dinero, es decir, lo que se gana; ése es el objetivo.

¿Cuál es la oferta más conveniente para el Uruguay desde el punto de vista económico, comercial y financiero? Busquémosla; creo que es ésa, me parece, pero eventualmente puede existir alguna información mejor. A veces, el tema del retorno económico es muy trascendente. En los aeropuertos creo que sí, que debe serlo, porque son la clave, la llave. No siempre es así; en eso me puedo allanar al planteo de algún miembro de la Comisión Permanente.

Cuando uno vende un banco, el precio no es lo más trascendente. En realidad, el precio es una ponderación subjetiva que se hace sobre una situación equis de un banco determinado, porque importa cómo están las carteras, si son más o menos blandas, más o menos oscuras, si las colocaciones del banco son a largo o mediano plazo. Existe todo un paquete que uno compra. Acá estamos hablando de una obra de infraestructura que el país necesita. Creo que el canon es trascendente. Eso es respetar el TOCAF.

La esencia de los llamados a licitación es que gane el mejor. En estos términos, ¿quién gana más? El que ofrece más. No me cabe dudas de que este grupo de gente que ha estado tratando de laudar este tema ha actuado con objetividad. No conozco a ninguno; no sé quién integra la Comisión Asesora que trabajó durante dos años y medio. Sé que lo ha hecho silenciosamente y con una cierta dirección. En este país, en estos tiempos en que nos cuesta tanto que la inversión extranjera y privada se realice con efectividad, no pongamos varas en el camino y hagamos el esfuerzo por tratar de salir con el máximo nivel de dignidad y, sobre todo, con algo que es trascendente para el país.

No quiero perder el hilo de mi exposición, pero quisiera revisar si utilicé todos los argumentos que tenía anotados. Pido al señor Presidente que piense en ese argumento que mencioné. ¿Qué pasaría si el resultado fuera otro y se convocara a la o las empresas que eventualmente están pagando menos? ¿Qué diría la prensa? Imagino el titular: «La empresa equis que ofrece menos». Nos matan. Es muy difícil entender este tipo de cosas. Los que trabajamos en algunas Comisiones Investigadoras de la Cámara de Diputados relacionadas con emprendimientos para el país sabemos de esto, ¡y vaya si este tema fue delicado! ¡Vaya si no fue un eje el tema de los precios, de los aportes! En este caso entramos en esa cosa uruguaya. Y hasta no nos conviene el que paga más.

Uno de los integrantes de esta empresa, en un reportaje radial, dijo algo bastante interesante que marqué y que me gustaría trasmitir al Cuerpo para que tenga la información. El periodista le pregunta a uno de los responsables de MVD: «¿Usted sabe que entre la información que ha circulado, justamente el informe» -que fue al que se aludió- «señala que TRIBASA se presentó con un balance del 96 y desde entonces el patrimonio de esta empresa cayó el 13% en el 97 y un 26% adicional en el 98? ¿Eso es correcto?». El representante de la empresa contesta: «Los porcentajes son muy relativos, porque esa cifra que usted maneja puede ser muy importante si el patrimonio de esta empresa fuese a lo mejor -vamos a poner un ejemplo- de U$S 15:000.000. A esta cifra se le baja un 30% o un 40%. Pero si esta empresa tenía un patrimonio de U$S 400:000.000 y ahora tiene uno de U$S 340:000.000, hay una modificación, pero no es muy importante». Con esta información referida por el representante de MVD, lo que estoy tratando de trasmitir es la dimensión del tema que tenemos entre manos. Es más, no sé si no es la obra de infraestructura más importante que tiene el país en los próximos veinticinco años. Me animo a decir que sí, por los costos, por lo que representa.

Estoy convencido de que mi amigo el señor Legislador Borsari Brenna hace esto primero con el espíritu ético que lo caracteriza y, segundo, con la vocación de que este tema tenga el máximo de luminosidad y, sea cual sea el resultado, el país tenga toda la información que requiere, de modo que el Tribunal de Cuentas que va a estar actuando también tenga señales desde el punto de vista parlamentario, de un tema que nos preocupa e inquieta. Sin embargo, me parece que el encuadre debe ser mirar el asunto con el máximo de objetividad. No estamos ante empresas demonizadas ni malditas y creo que los tres o cuatro grupos que han estado operando tienen elementos a favor y en contra. El Parlamento está para hacer llamados de atención; por ello es una caja de resonancia del sentir ciudadano popular. Está bien, lleguemos hasta allí y que el Tribunal de Cuentas, con la responsabilidad económica que le corresponde, entienda si es necesario algún tipo de planteo u observación, o si hay que dar un «okey», pero no tranquemos el proceso de inversión uruguayo.

SEÑOR POSADA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: confieso que cuando se hizo este planteo nos generó algún tipo de preocupación en tanto esta Comisión Permanente iba a analizar un tema en que necesariamente el juego de los intereses de los oferentes que se presentaron a esta licitación iba a estar presente de alguna manera. Sin embargo, mucho más importante que eso es reivindicar el poder de contralor que este Poder del Estado tiene sobre el Poder Ejecutivo. En ese sentido, más allá de que algunas de las valoraciones que se puedan hacer sobre este proceso licitatorio indudablemente llevan a inclinarse indirectamente por otras ofertas, es oportuno y bienvenido el planteo que ha realizado el señor Legislador Borsari Brenna al convocar al señor Ministro de Defensa Nacional para el análisis de algunos aspectos del proceso de esta Licitación Pública Internacional N° 001 del año 1998.

Creo que al margen de las valoraciones expuestas exhaustivamente por parte del señor Legislador Borsari Brenna con referencia expresa a los juicios de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, al menos debió incorporarse otro tipo de elementos que no han estado en el análisis y que hacen más a una visión del Estado.

Hace algún tiempo, el Presidente electo de la República ponía el dedo en el ventilador con respecto a este tema señalando un aspecto que, de acuerdo con los asesoramientos que hemos tratado de recabar, necesariamente tendrá que estar en la consideración del Estado uruguayo en los próximos años: me refiero al traslado del aeropuerto de su actual localización. Este es punto absolutamente incontrovertible con respecto al que se nos señalan aspectos de seguridad, de ruido y de accidentes, en tanto el Aeropuerto Internacional de Carrasco claramente ha quedado circundado con una población creciente.

Más allá de que durante mucho tiempo se ha tratado de evitar obstáculos importantes, los hechos más recientes muestran que allí se están construyendo complejos habitacionales, lo que alimenta la idea del incremento de la probabilidad de accidentes.

Esta reflexión -que ponemos a consideración de los demás integrantes de esta Comisión Permanente- apunta a señalar que hay un aspecto que debiera estar presente: si más allá de las afirmaciones incontrastables que ha hecho el señor Legislador Borsari Brenna, basándose en los elementos de juicio proporcionados por los informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, y de la inconveniencia -que nosotros compartimos- de la proyectada resolución del Poder Ejecutivo, no será necesario revisar este tema a la luz de esa realidad que debería estar pesando en una estrategia de largo plazo del país.

Compartimos el hecho de que, más temprano que tarde, el aeropuerto tendrá que ser localizado en otro lugar. Entonces, nos formulamos la pregunta de si es compatible una decisión en este momento con respecto a la adjudicación de un aeropuerto por el término de veinticinco años, cuando en realidad no se ha valorado el otro aspecto que parece determinante.

Creo absolutamente inoportuno que la decisión de adjudicación de esta licitación se tome cuando quedan aproximadamente cuarenta y cinco días para que asuma el nuevo Gobierno, cuyo primer titular ha manifestado una orientación distinta con respecto a este tema, que al menos desde nuestro punto de vista merece ser considerada y debe ser puesta sobre los platillos de la balanza. No parece menor, entonces, que una decisión apurada del Poder Ejecutivo pueda determinar, no sólo la inconveniencia que señalaba el señor Legislador Borsari Brenna en su exposición, sino otro aspecto todavía más importante: la estrategia, la política de Estado que el país debe fijarse en el tema aeroportuario.

Estas son las dudas que alimentan nuestra posición y que muestran que este tema debió tomar estado parlamentario mucho antes, no por esta licitación en particular, sino por la política que en materia aeroportuaria debe fijarse el país. Lamentablemente, lo estamos haciendo por la vía de los hechos cuando hay una licitación en curso. En todo caso, se abre un tiempo para reflexionar. Esperamos que el Poder Ejecutivo, si se aprueba el proyecto de resolución, se dé ese lapso para la reflexión y que, en definitiva, cualquiera sea la política aeroportuaria, tenga una ratificación política con una base más amplia.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR SEDARRI LUACES.- Señor Presidente: éste es un tema que preocupa mucho al país, a su gente y a los inversores. En las grandes licitaciones debe existir la transparencia, la seriedad y la responsabilidad necesarias para brindar garantías a quienes vienen a invertir en el país.

En esta licitación aparecen cosas raras, que no sé si han sucedido en otras; aparecen firmas falsificadas o de personas diferentes. Los integrantes de la Comisión Asesora, responsables como funcionarios públicos y militares sujetos a las reglas del honor de las Fuerzas Armadas, ¿qué hicieron para aclarar ese problema de exigir el documento cursado al ABN-AMRO Bank y la respuesta oficial que éste envió a la Comisión confirmando que Terri A. Smalinsky firmó ambas notas? Nosotros preguntamos si a nivel local el Ministerio de Defensa Nacional y la Comisión hicieron las comprobaciones mediante un perito que dictaminara acerca de lo que se denunció y que consta en estas actuaciones.

Nos llaman la atención los faxes tendenciosos y llenos de falsedades distribuidos para hacer creer a un lector distraído que la verdad total sale del «data room» de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica y del Ministerio de Relaciones Exteriores, dirigidos a torcer la realidad ante posibles personas influyentes.

El fax número 6014065 -a partir del 1º de enero de 2000 será el 6040246- pertenece al «data room» del Aeropuerto Internacional de Carrasco, sede de la Comisión Asesora de Adjudicaciones de la licitación -sitio habitual de trabajo por temas licitatorios- integrada por el arquitecto Ruggiero, la ingeniera Romano, el Coronel Aviador Pena y el doctor Torrendell. De allí emanan los documentos que elabora la Comisión Asesora de Adjudicaciones: comunicados, memos, ayuda memoria, y los de interés personal de los asistentes, así como también las llamadas nacionales e internacionales y los faxes.

Voy a mencionar un fax enviado desde el número 9030393 por el Ministerio de Relaciones Exteriores desde su sede en la calle Colonia 1206, asignado y dado como referencia por el doctor Carlos Rodríguez Brianza. Sería interesante pedir una relación de los faxes enviados desde la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica y desde el Ministerio de Relaciones Exteriores en los últimos dos meses con destinatario y remitente, para controlar el texto. Se trata de examinar los que he mencionado: 9030393 y 6014065. Acá tengo la relación de los faxes enviados, que voy a entregar a la Secretaría para que saquen fotocopias y las distribuyan.

Voy a leer un análisis objetivo, ajustado a las ofertas y su trámite en la Comisión Asesora de Adjudicaciones: «A) Se han cumplido todos los procedimientos previstos en el Pliego de Bases y Condiciones del llamado; sin embargo la actualización financiera, cuya oportunidad no estaba prevista, debió haberse hecho previo a conocer el resultado del sobre 2, lo que hubiera protegido mejor la objetividad en el análisis de los aspectos financieros de la oferta. De haberse conocido la situación financiera de TRIBASA en los términos de deterioro que marca la propia Comisión Asesora, ¿se habría abierto el sobre 2 o simplemente se hubiera eliminado de la competencia al consorcio MVD? B) Los extremos previstos en el art.43 del TOCAF no son las únicas causas por las cuales una empresa puede estar excluida de una contratación pública, especialmen-

te en un contrato de concesión de obra pública que se desarrollará con un 70% de préstamo bancario. El Estado no debería contratar con una empresa que está en una situación económica comprometida como la que se encuentra MVD y como lo denunció la propia Comisión. No lo debe hacer por la responsabilidad que le comete la Constitución de la República al Estado de proteger el interés público.- C) La calificación por promedios es un criterio de la Comisión Asesora de Precalificación para analizar la situación histórica de las empresas. En la etapa de adjudicación la calificación debe ser del presente hacia el futuro, estimando el posible cumplimiento del contrato. Con este criterio la Comisión Asesora de Adjudicaciones marcó la tendencia al deterioro de la empresa TRIBASA, 'los indicadores del Consorcio MVD muestran una disminución considerable de la capacidad financiera a medida que nos acercamos al momento actual' (bajó 5 puntos de su capacidad financiera si se considera sólo el último año y quedaría 3 puntos por debajo del puntaje mínimo para precalificar).- Ya la Comisión Asesora de Adjudicaciones en su dictamen del 25 de octubre dedicaba tres páginas de análisis al último año de desempeño de TRIBASA, concluyendo que el deterioro de MVD a consecuencia de lo ocurrido con esa empresa, no es coyuntural sino estructural agravándose en 1998.- D) El orden de prelación previsto en el 1.4.8. del Pliego de Condiciones sólo refiere al canon ofrecido; por lo tanto no podía la Comisión Asesora haber eliminado a ninguna oferta por este procedimiento, la pérdida de capacidad, de aptitud para ser elegido como cocontratante del Estado, pues la capacidad financiera es un elemento esencial para la obtención de créditos indispensables para el cumplimiento del contrato. Este extremo sí se vio reflejado en la recomendación hecha por la Comisión Asesora de Adjudicaciones en su dictamen del 25 de octubre pasado.- E) Los tres consorcios superaron las exigencias de los requisitos mínimos excluyentes, sin embargo ello no los exonera de cumplir con los requisitos de capacidad financiera, que como vimos es esencial para el proyecto y así lo consideró la Comisión Asesora en los dictámenes del 28 de junio y 25 de octubre de 1999.- F) El Poder Ejecutivo no podría por medio de la resolución que aprueba el Pliego modificar el contenido del Art. 59 del TOCAF que determina la adjudicación a favor de la oferta más conveniente. Y ello no está en contradicción con lo previsto en el Art. 1.4.8. del Pliego que comete a la Comisión hacer un orden de prelación en función del canon ofrecido, como uno de los elementos relevantes para el análisis. De ningún modo esto implica que sea el único aspecto relevante en la evaluación. Así también lo ha entendido el Tribunal de Cuentas de la República en el dictamen emitido en el asunto de la Terminal de Contenedores del Puerto de Montevideo, el que se expresaba en los siguientes términos: 'Que aun cuando el objetivo final del proceso sea el de asegurar un servicio al mínimo costo para el usuario final, no deben ser descartados todos aquellos otros elementos y condiciones técnicas que harán posible, a través de una necesaria comparación, que la adjudicación recaiga en la oferta más conveniente a los intereses del Estado y a las necesidades del servicio, como expresan los Art. 45 y 59 del TOCAF, lo cual a su vez asegurará la calidad y confiabilidad del servicio, como lo establece el Art. 1º de las Bases' «.

En cuanto a los aspectos económicos, podemos indicar lo siguiente: «G) El mayor canon se ha ofrecido en detrimento de las inversiones en obra nueva y en renovación, mejoras y mantenimiento extraordinario. Si se suma el canon con las inversiones comprometidas una de las ofertas supera en U$S 47.623.551 al consorcio MVD. En un contrato de concesión de obra pública como el actual, mantener las inversiones durante el período de la concesión es esencial para determinar el valor residual que quedará en beneficio del Estado al final de la concesión. Llama la atención que para comparar el ingreso en más por canon se tome en cuenta los datos de tráfico de Lufthansa Consulting y no se utilice el informe de Lufhtansa Consulting para analizar si las inversiones de MVD están dentro de lo razonable; se utiliza dicho informe con un enfoque unilateral sobre el canon omitiendo todos los otros conceptos del Informe de Lufthansa Consulting (inversiones, mantenimiento, impuestos, etc.).- H) Ni en la oferta, ni en la evaluación de las vistas pudo MVD demostrar capacidad de financiar su proyecto. Las cartas presentadas, sin considerar su veracidad ni legalidad, no constituyen a juicio de la Comisión Asesora de Adjudicaciones una obligación jurídica del Banco con el Consorcio, pues como es de estilo, el banco sólo emite en esta instancia una carta de intención. La propia redacción de los documentos refleja la falta de compromiso con la redacción esquiva y condicional de todas sus cláusulas.- Necesidad de fondos, oferta 26 de abril de 1999. Compromisos de ABN. Créditos bancarios U$S 136:668.000; compromisos de ABN, U$S 0; fondos propios, U$S 33:323.000; compromisos de ABN, U$S 8:350.000; total, necesidad de fondos, U$S 169:991.000; compromisos de ABN U$S 8:350.000». Esto ya descalifica la oferta. Indica: «Carta intención ABN Chicago sin obligación de prestar el dinero (informe del 25/10/99 y 10/12/99)».

La carta de intención que se menciona seguidamente es la que yo refería señalando que tiene la firma falsificada y así lo corrobora un informe de un prestigioso perito calígrafo, el doctor Pedro Achard. En él se expresa que cuanto puede informar es que las firmas cotejadas que obran en las fotocopias adjuntas corresponden a Terri A. Smalinsky y no son obra gráfica de un único y mismo autor, sino que proceden de diferentes patrimonios escriturales de acuerdo con las diferencias y no identidades gráficas observadas.

Continúa el documento: «Crédito de ABN Montevideo para financiar los aportes de capital.- I) La situación de TRIBASA al decir de la propia Comisión Asesora, no es coyuntural sino estructural, dicho en el dictamen de fecha 25 de octubre de 1999: '... no es coyuntural sino que al contrario se comprueba una tendencia de deterioro durante los tres últimos años, acelerándose desde 1998 a la fecha'. De los propios dichos de la Comisión Asesora en el mismo dictamen referente al Plan Estratégico que está implementando TRIBASA ésta concluye que: 'Al cierre del segundo trimestre de 1999 no se reflejan aún los resultados del mismo en los estados contables del Grupo'.- J) La solidaridad e indivisibilidad de los miembros del consorcio con las obligaciones de la sociedad concesionaria no está exi-

gida en el Pliego ni comprometida en el contrato de consorcio. La cláusula 17 del Proyecto de Contrato que prevé la solidaridad de los firmantes con el concesionario carece de sentido jurídico a la luz de la respuesta Nº 21 del Comunicado Nº 4 de la Comisión Asesora en la cual se expresa que quien firma el contrato de concesión es la Sociedad Anónima y por lo tanto la responsabilidad de los accionistas queda acotada a sus respectivos aportes (ley 16.060).- La importancia de la solidez de los miembros del oferente (calificación de Standard & Poors) se concreta en la posibilidad de conseguir el financiamiento, pero no por la posible responsabilidad patrimonial que podrían asumir frente al Estado en caso de incumplimiento de la concesionaria.- 3. Otras consideraciones.- K) La constitución del contrato de consorcio no tiene relevancia alguna a los efectos del Estado, la solidaridad en él previsto es a los solos efectos de la etapa anterior a la constitución de la sociedad anónima concesionaria.- L) El pliego no exigía evidenciar capacidad para integrar el capital inicial de la sociedad anónima, ni constituir la garantía de cumplimiento de contrato y de obras en esta instancia.- L. 1. MVD ha evidenciado no contar ni siquiera con el capital propio necesario para hacer el aporte inicial de la sociedad anónima concesionaria, dado que ha tenido que solicitar un préstamo al ABN Montevideo para realizar dicho aporte, según el informe de la Comisión Asesora del 10 de diciembre pasado. (ver literal H).- L. 2. Las cartas ofrecidas como contragarantías no han sido aún aceptadas por el BSE, tal como se expresa en el dictamen de la Comisión Asesora del 25 de octubre pasado, ‘en caso de resultar satisfactorias, estarían en condiciones de otorgar al 15 de noviembre de 1999, garantía de...’.- M) Las cartas mencionadas no comprometen al banco emisor, sin considerar su veracidad ni legalidad, y la propia Comisión Asesora de Adjudicaciones establece que no constituyen una obligación jurídica. Además de ello liderar un financiamiento implica justamente que no financiará el proyecto con fondos propios y que no da ninguna seguridad de conseguirlos».

Creemos que, para el bien de la República, de este ámbito tiene que surgir una declaración que establezca que la licitación del Aeropuerto Internacional de Carrasco queda desierta o nula.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Señor Presidente: antes que nada queremos manifestar que luego de que fuera denunciado por una de las empresas que las firmas de una persona llamada Terri Smalinsky no coincidían, la Comisión Asesora de Adjudicaciones solicitó a ABN-AMRO Bank de Chicago y al Airport Infrastructure Project Finance que ratificaran o confirmaran la autoría de esas cartas.

El 23 de noviembre de 1999 se recibe una carta en la que se dice: «Sres. Ministerio de Defensa Nacional.- Presente.- At: Dr. Fernando Scrigna.- Cnel. Carlos Peña.- Ref.: Licitación Pública Internacional 001/998.- Carta de la Comisión Asesora de Adjudicaciones.- 18 de noviembre de 1999.- Estimados señores: Como Senior Vice President y Director Ejecutivo del Departamento de Financiación de Proyectos de Infraestructura y Energía, les escribo para confirmar que Terri Smalinsky y Marta Dapena-Barón trabajan en mi departamento. Terri Smalinsky es la directora del Grupo de Infraestructura Aeroportuaria y su título profesional es de Group Vice President, y el título profesional de Marta Dapena-Barón es de Vice President.- Aprovecho esta ocasión para confirmar la autenticidad de las cartas escritas por ABN-AMRO en respaldo de la oferta de MVD y dirigidas a la Comisión con fecha de: 26 de abril, 24 de agosto, y del 11 de noviembre de 1999.- No duden en ponerse en contacto conmigo para cualquier duda que les quede al respecto del papel del banco en esta importante transacción.- Atentamente.- Joseph C. Lane.- Senior Vice President and Managing Director.- Project & Infrastructure Group.- ABN-AMRO Bank».

Otra carta de la misma fecha, 23 de noviembre de 1999, dice así: «Sres. Ministerio de Defensa Nacional.- Presente.- At: Dr. Fernando Scrigna.- Cnel. Carlos Peña.- Ref.: Licitación Pública Internacional 001/998.- Carta de la Comisión Asesora de Adjudicaciones.- 18 Noviembre de 1999.- Estimados señores: Por la presente nos complace confirmar en su totalidad el contenido de las cartas escritas por ABN-AMRO en respaldo de la oferta de MVD y dirigidas a la Comisión con fechas de: 26 de abril, 24 de agosto, y del 11 de noviembre de 1999.- Tal como se indicaba en las cartas, el banco ABN-AMRO, a través del Grupo de Infraestructura de Aeropuertos basado en Chicago, ha prestado servicios de asesoría al consorcio ‘MVD Servicios Aeroportuarios’, integrado por Neutral S.A., YVR Airport Service Ltda., Triturados Basálticos y Derivados S.A. de C.V., y Acodike Supergas S.A., en relación a la Licitación Pública Internacional, que el Gobierno de la República Oriental del Uruguay convocó para otorgar en Régimen de Concesión de Obra Pública la Administración, Explotación y Operación de los Servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco ‘Gral. Cesáreo L. Berisso’.- Al respecto, nos gustaría aprovechar esta ocasión para reafirmar nuestro apoyo al Proyecto y nuestra intención de liderar la financiación de esta interesante e importante transacción. Quedamos a su disposición si requieren cualquier pregunta o aclaración adicional. Pueden contactarnos directamente a través de los siguientes números de teléfono» y a continuación detalla los correspondientes a Terri Smalinsky y a Marta Dapena-Barón. Al pie de la carta aparece la firma de Terri A. Smalinsky, Vicepresidenta del Grupo y Directora de Infraestructura de Aeropuertos, y Marta Dapena-Barón, Vicepresidenta de Infraestructura de Aeropuertos.

Esta es la documentación que ha recogido la Comisión y sobre su base hemos trabajado.

Además, se ha hecho llegar a la Presidencia una información emanada del «data room» de la oficina instalada en el Aeropuerto de Carrasco. El señor Ministro de Turismo solicitó un estudio concreto -memorándum o ayuda memoria- relativo

a las fortalezas y debilidades de cada alternativa posible. Además de algunas consideraciones, allí se establecen las razones por las cuales el Estado uruguayo puede llegar a contratar con el Consorcio Montevideo Servicios Aeroportuarios -MVD-, que son de índole jurídica y económica. A continuación se establecen las razones jurídicas y económicas por las cuales el Estado uruguayo puede llegar a contratar con el Consorcio Aeropuertos del MERCOSUR. Recién nos alcanzaron una fotocopia similar a la que tenemos, que corresponde a la primera parte, pero la segunda parte refiere a las razones por las que el Estado uruguayo podría contratar con el Consorcio Aeropuertos del MERCOSUR.

Tal como dije, este memorándum fue hecho a pedido del señor Ministro Stern. No se trata de un documento oficial, secreto, sino simplemente de un ayuda memoria que él solicitó a algunos integrantes de la Comisión.

A esta altura de la sesión, entendemos que ya hemos contestado todas las interrogantes formuladas. Esta Comisión está trabajando desde hace muchos años en todo lo que tiene relación con la licitación del Aeropuerto Internacional de Carrasco, es decir que se ocupa del asunto no sólo desde que inició su actividad en el año 1998, sino desde dos o tres años antes.

Conocemos perfectamente bien toda la temática; hemos leído claramente toda la información oficial de que disponemos; nos manejamos con ella y sobre su base hemos hecho nuestro aporte al trabajo de la Comisión Permanente. Sin embargo, todavía debemos hacer referencia a dos temas más. Uno de ellos es la solidaridad que se exige en el Pliego de Bases y Condiciones. Con respecto a ésta, cabe aclarar que en el Anexo IV, formulario J, numeral 4) del Pliego de Precalificación se exige la solidaridad e indivisibilidad de los integrantes del consorcio. El otro aspecto al que quiero referirme es que, según las definiciones del Pliego de Bases y Condiciones, el adjudicatario es el oferente a quien se adjudica la licitación y el concesionario es el adjudicatario que suscribe con el Estado el contrato de concesión. Esto significa que quien otorga las garantías de fiel cumplimiento de contrato es el consorcio adjudicatario y, en consecuencia, la solidaridad refiere a todas las obligaciones que asume el concesionario durante toda la vida del contrato de concesión.

Por último, ya que se han hecho consideraciones de carácter jurídico acerca del envío del proyecto de resolución al Tribunal de Cuentas debemos decir, en primer lugar, que quien remitió el proyecto al mencionado Tribunal fue el Ministerio de Defensa Nacional, que era el que estaba autorizado para hacerlo. En segundo término, ese proyecto no lleva ninguna firma porque los que van a consideración del Tribunal de Cuentas no precisan firmas de ningún Ministro ni del Poder Ejecutivo. Ese proyecto fue enviado cumpliendo con el control preventivo establecido en el literal b) del artículo 211 de la Constitución. El Tribunal de Cuentas fue incorporado en la Constitución del año 1934 a pedido del doctor Luis Alberto de Herrera.

Ahora bien, ¿qué puede hacer el Tribunal de Cuentas con el expediente que tiene a su consideración? Frente a ese acto jurídico, en ejercicio de sus competencias preventivas, tiene dos opciones: certificar su legalidad o formular observaciones. El primer caso finaliza en la etapa de fiscalización, y en el segundo, se plantea una instancia especial de impedimento que podrá ser resuelta por el órgano del cual emanó el proyecto, también por dos caminos: a) aceptar las observaciones y corregir el proyecto, o b) rechazar las observaciones, insistir en el acto proyectado, comunicarlo al Tribunal y continuar el procedimiento bajo su responsabilidad.

Un requisito importante de la actuación del Tribunal está dado porque sólo le compete el examen de la legalidad y no de los méritos o conveniencia de oportunidad del acto proyectado, como oportunamente lo ha señalado una sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo. En definitiva, hoy en día el principio de juridicidad que caracteriza al Estado de Derecho, impone a la Administración Pública ajustar su conducta al ordenamiento jurídico que regula toda su actividad, y por eso el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Defensa Nacional, envió el proyecto de resolución de esta licitación al Tribunal de Cuentas a la espera de su resultado favorable.

SEÑOR BERGSTEIN.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BERGSTEIN.- Señor Presidente: llevamos varias horas reunidos, pero el tema lo justifica porque nosotros no tenemos varios aeropuertos; en términos internacionales, tenemos uno solo. En el mundo moderno éstos son la puerta de entrada y de salida, y cuando hablamos del Aeropuerto Internacional de Carrasco hablamos de comercio, de turismo, hablamos de imagen de país, de empleo, etcétera; en una palabra, estamos hablando de los problemas que más nos importan a todos. ¡Vaya si el tema será importante y complicado y requiere el mayor cuidado posible! Creo que todos quienes estamos sentados aquí, aunque podamos diferir en nuestros enfoques, participamos de la misma preocupación y estamos imbuidos de la importancia que tiene esta temática.

Mientras debatimos sobre cada etapa de la licitación, el mundo sigue y el tiempo pasa. Muchos países y no sólo los del primer mundo, sino de menor importancia que el nuestro, están remodelando sus aeropuertos por el sistema de concesión de obra. Quienes han podido viajar han constatado que en países de relativa importancia pueden verse aeropuertos que son la última palabra. Quiere decir que debemos poner el mayor cuidado en el tratamiento del tema, pero no debemos olvidar que el paso del tiempo juega en nuestra contra, con el agregado de que estamos transitando campos vírgenes ya que no tenemos antecedentes en concesión de obras de esa naturaleza con la singularidad y la complejidad que se requiere. Nuestra legítima función de control no significa necesariamente poner piedras en el camino.

Con toda modestia digo que el error en el que se ha incurri-

do aquí es, en cierta forma, la unilateralidad que implica subrayar los aspectos presuntamente negativos y que no son tales pasando por alto los aspectos positivos que desvirtúan las facetas negativas. Como nadie es el dueño de la verdad, simplemente, se trata de poner en un platillo de la balanza los aspectos positivos y en el otro platillo los negativos. Nosotros podríamos dar múltiples ejemplos de cómo sólo se ha insistido en lo negativo, distorsionando la realidad del proceso licitatorio.

No se ha insistido en algo que surge de la documentación y es la solidaridad de las obligaciones de quienes integran cualquiera de los consorcios oferentes, aspecto que es muy importante. Digo esto porque debemos tener presente que nos hemos pasado desde el comienzo de la sesión hablando de la situación de TRIBASA en términos casi apocalípticos; el señor Diputado Abdala mencionó los operadores de Vancouver, que están entre los cinco operadores más importantes del mundo, que son socios solidarios del mismo consorcio MVD y que han construido, por ejemplo, el nuevo aeropuerto de Santiago de Chile. Quiere decir que debemos tener una visión más equilibrada, porque si nos referimos a TRIBASA podemos decir que ha tenido pérdidas importantes -como aquí se repitió- y que, a pesar de todo, sigue siendo una empresa con un patrimonio neto de más de U$S 300:000.000. Sin embargo, a raíz de las observaciones que se han hecho, me permito discrepar respetuosamente con el comentario del señor Legislador Canet cuando manifestó que había denunciado la situación en el mes de abril, en una emisión de radio. Escuché aquella audición con mucho cuidado y creo que parte de las observaciones vertidas por el señor Legislador Canet se han recogido en el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, ya que se ha reanalizado a TRIBASA, sus activos y su grado de recuperación.

Ya que estamos hablando de TRIBASA, queremos decir que se trata de una empresa de gran importancia en términos internacionales, y sabemos que a una empresa le puede ir bien, regular o mal. Sin embargo, la gran separación no es entre los que ganan más o menos, sino entre empresas serias y los aventureros que vienen a la República Oriental del Uruguay para ver en qué medida se pueden aprovechar de los incautos nativos. TRIBASA es una empresa de gran poder económico a la que por distintas razones le ha ido mal. Eso no significa que esté al borde de la quiebra. Al contrario, hasta podría resultar beneficioso tratar con una empresa que necesita hacer negocios para rehacerse. Además, a fines de 1998 -como bien lo dice la Comisión Asesora de Adjudicaciones y sin embargo aquí no se ha mencionado- el grupo anunció la implementación de un plan estratégico que contemplaba la inyección de capital, la reducción y la refinanciación de la deuda corporativa, la venta de los activos fijos y, por último, la reducción de los gastos administrativos.

El informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, con toda honestidad -recalco este aspecto ya que podría no haberlo dicho, porque se trata de un plan estratégico muy reciente-, sostiene que al cierre del segundo trimestre de 1999 no se reflejan aún los resultados en los estados contables del grupo. No podía ser de otra manera porque en una empresa tan vasta, una reestructuración estratégica no se puede reflejar en los estados contables durante los pocos meses transcurridos.

De todos modos, quiero decir que, a pesar de todos los problemas que pueda tener esa empresa, creo que no estamos frente a unos aventureros y que hay otros socios de primera línea y excelentes garantías bancarias.

Esquemáticamente, el tema requiere dos enfoques: uno jurídico y otro económico. Y esos dos enfoques son las dos caras de la misma moneda. Con respecto al enfoque jurídico, no tenemos el honor de compartir la exposición del señor Legislador Borsari Brenna en cuanto a su interpretación de los artículos 57 y 59 del TOCAF. No vamos a profundizar, pero, en nuestra modesta interpretación, el artículo 57 no obliga a la Comisión Asesora de Adjudicaciones a señalar con el dedo la empresa a la cual se debería adjudicar la concesión. Esto surge prácticamente de una lectura jurídica; debemos ir al sentido jurídico incorporado a la norma y para eso no se requiere ser abogado. Se debe aplicar, simplemente, una dosis de sentido común.

El artículo 57 del TOCAF establece que la Comisión Asesora de Adjudicaciones actuante propondrá la adjudicación aun cuando haya una sola propuesta válida, mediante pronunciamiento fundado. A nuestro modo de ver, lo que se quiere decir aquí es que aunque haya una sola propuesta, la recomendación de la Comisión Asesora de Adjudicaciones tiene que ser fundada. No es cuestión de que porque haya una sola propuesta, no se requiera fundamentación; eso es lo que se detalla en ese artículo. Pero de ningún modo se puede inferir del artículo 57 la obligación de que la Comisión Asesora sea absolutamente explícita. Ninguna Comisión Asesora está obligada a ir más allá de lo que le dicte el leal saber y entender de quienes la integran; sus componentes están para asesorar, para poner lo mejor de sí, y pueden encontrarse con situaciones muy complejas en las que cada uno podrá tener una evaluación subjetiva diferente o podrá sentir que no está en condiciones de pronunciarse, que no es el caso. No encontramos en el artículo 57 esa obligación que aquí se ha sostenido.

Por otra parte, en el artículo 59 queda claro que los ordenadores de gastos de ninguna manera están obligados a seguir el dictamen de la Comisión. Inclusive, se prevé que si la adjudicación no recae en el oferente u oferentes aconsejados por la Comisión, deberá dejarse constancia de los fundamentos por los cuales se adoptó una resolución divergente. Nosotros consideramos que el espíritu del TOCAF es alcanzar la transparencia para que todo el proceso licitatorio sea debidamente fundado y claro. Cuando el informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones -que tenemos a la vista- dice en sus conclusiones -de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 1.4.8 del Pliego de Bases y Condiciones- que el orden de prelación es el detallado en el numeral 2) y que se aconseja tener presente las consideraciones efectuadas en el numeral 3), nos parece que, jurídicamente, su posición es muy clara y se podrá compartir o discrepar, pero no podrá sostenerse que incumple con el

TOCAF. También es claro que en otra parte del pliego recuerda que el elemento fundamental a tener en cuenta es el canon que debe pagar el adjudicatario.

Quisiéramos agregar algunos elementos desde el punto de vista económico. Los integrantes de MVD o de cualquiera de esos otros grupos tienen que presentar garantías por el 20% al momento de constituirse. Poseemos un documento en el que se advierte que MVD -supongo que debe ser lo mismo para los demás oferentes-, desde el momento de constituirse, aportó un mínimo del 25%. Según este informe, las cartas del Banco de Seguros del Estado y del ABN-AMRO Bank se presentaron oportunamente -requisitos que ya están a disposición del Estado- ya que estas garantías y aportes por U$S 35:350.000 fueron constituidos por MVD.

Luego, se hace referencia a un aspecto que mencionábamos al principio en cuanto a que los pliegos del llamado exigen solidaridad e indivisibilidad entre todos los integrantes del adjudicatario en caso de incumplimiento. Quiere decir que respecto a MVD, donde hay importantes capitales nacionales, entre ellos Acodike, además del operador de Vancouver -al que ya nos hemos referido- y de TRIBASA, que sigue teniendo en su patrimonio cientos de millones de dólares al 30 de diciembre de 1998 y U$S 580 millones al 30 de junio de 1999, se acumulan una serie de entidades patrimoniales nada desdeñables.

Asimismo, existe una carta de intención a través de la cual el ABN-AMRO Bank se encargará de la financiación del 80% del proyecto. Se ha dicho que las cartas de intención no generan obligaciones jurídicas. Tampoco compartimos esta afirmación. A veces pueden estar redactadas con tal ambigüedad que efectivamente sean nada más que una cortina de humo para diluir las responsabilidades, pero nuestros tribunales están nutridamente poblados por juicios en donde se llama a responsabilidad por sendas cartas de intención. Quiere decir que, desde el punto de vista económico -quiero ser muy breve a esta altura de la noche-, vemos que se han constituido las garantías por los distintos oferentes y que uno de ellos ha ofrecido el canon más importante, que es el el elemento decisorio de la licitación.

No puedo resistir la tentación de volver a lo que decía en su primera intervención el señor Ministro. Si nosotros fuéramos a adjudicar ese consorcio a quien ha ofrecido un canon menor, creo que el Estado se expondría a serias responsabilidades legales y el Gobierno a severísimas responsabilidades políticas. Entonces, ¿por qué buscar la quinta rueda al carro?

Vuelvo al tema del grupo de Vancouver, que está más allá de toda sospecha y calificado con los máximos puntajes por los más exigentes calificadores internacionales. Si este grupo advierte que TRIBASA continúa en el tobogán, ¿se quedará de brazos cruzados? ¿Va a constituir sus garantías, habiendo invertido millones de dólares, para beneficiar a un socio insolvente? No; estoy seguro de que tomará la iniciativa, conjuntamente con los socios uruguayos, para sustituir a ese consorciado que está en problemas. Y esa transferencia la tendrá que aprobar el Poder Ejecutivo. Eso lo dice clarísimamente el pliego del llamado a licitación. Quiere decir que, si bien esos temas son muy complejos y admiten más de un enfoque, creo que se ha actuado con el máximo cuidado que las circunstancias permiten. Los procesos licitatorios demoran meses, a veces años, y en el transcurso del tiempo cambia la realidad y, como en este caso, se generan situaciones de hecho que debemos enfrentar. Pero no olvidemos lo que decíamos al principio: el tiempo pasa y necesitamos un nuevo aeropuerto por imagen, por turismo, por el comercio, por el empleo y por la visión que tenemos del Uruguay del siglo que se inicia.

Yo creo, señor Presidente, que en ese espíritu los integrantes de la Comisión Permanente del Partido Colorado han propuesto una resolución muy escueta que subraya la importancia del tema y que invita a continuar con las subsiguientes etapas con la mayor cautela posible y con la misma transparencia y ecuanimidad con la que se inició ese proceso licitatorio. Porque si no, en esos temas complicados, y otros que se nos van a venir, no podremos salir nunca del tembladeral en obras que requieren cientos de millones de dólares, más de un punto porcentual del Producto Bruto Interno, como es el caso del aeropuerto.

Entonces, consigamos en el mercado internacional los inversores para que pongan ese montón de plata, de modo de tener el aeropuerto que necesitamos. Al final, el producto residual -como bien decía el señor Diputado Sedarri Luaces- quedará otra vez en manos del Estado uruguayo. Pero si complicamos tanto las cosas como para volver a fojas cero después de dos años, ¿qué empresa seria va a venir a presentarse a esas licitaciones millonarias? Y si no van a venir, ¿de dónde saldrá la plata para esas obras impostergables?

SEÑOR FERNANDEZ CHAVES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR FERNANDEZ CHAVES.- Señor Presidente: a manera de conclusión, nuestra Bancada señala que ha quedado comprobada hoy la importancia y la urgencia de la construcción del nuevo aeropuerto. En consecuencia, ése es un tema que está fuera de discusión, que ha sido corroborado por todos quienes aquí han hecho uso de la palabra en representación de los diversos sectores.

Por consiguiente, la inquietud que ha tenido el Gobierno de la República para la construcción de este aeropuerto es absolutamente plausible.

Asimismo, han quedado comprobadas aquí la transparencia y la ecuanimidad con que se ha movido el Poder Ejecutivo en todo este proceso. Este tema fue estudiado durante más de dos años; se ha discutido públicamente; ha habido una larga prédica, inclusive periodística, sobre este tema durante muchos meses. Aclaro sinceramente que aquí, en esta Sala, no se ha hecho

ningún agregado a lo que se ha comentado desde el punto de vista periodístico, desde hace no menos de seis meses, sobre este caso. Durante todo ese lapso, no se ha hecho planteamiento parlamentario alguno, salvo el que realizó oportunamente el señor Legislador Canet.

Todos los documentos existentes en torno a esta concesión han sido leídos por todos quienes han deseado hacerlo y han visto la luz pública. Los Ministros interesados en el tema se pronunciaron todos, no sólo a través de sus representantes en la Comisión respectiva, ya que luego fueron consultados específicamente y todos dieron su opinión al respecto. Inclusive, como señalaba en su última intervención el señor Ministro de Defensa Nacional, se ha realizado una serie de pedidos de informes y de ampliaciones a solicitud de alguno de los Ministros, por ejemplo del Ministro de Turismo, señor Benito Stern. Hoy el tema está a estudio del Tribunal de Cuentas, pero bueno es recordar que ya fue considerado por ese organismo cuando estudió el pliego de condiciones, y se llegó a un pronunciamiento. Quiere decir que el Poder Ejecutivo ha tomado absolutamente todos los recaudos al respecto.

Me parece muy importante señalar que nosotros entendemos que no es éste el momento de realizar presiones desde el punto de vista político a los organismos que tienen que resolver estos temas, ni a los organismos fiscalizadores en la materia. Los organismos fiscalizadores existen precisamente para pronunciarse sobre estos asuntos, pero sin las presiones que pueda suponer la actividad de los organismos políticos. Me parecería muy desajustado que en este momento existiera un pronunciamiento político presionando lo que será la resolución del organismo fiscalizador competente, que es el Tribunal de Cuentas.

Consecuentemente, como anunció el señor Legislador Bergstein, vamos a presentar un proyecto de resolución donde hacemos mención a lo que hemos señalado precedentemente, destacando en especial -lo vuelvo a recalcar- la transparencia y la ecuanimidad con la que ha procedido a lo largo de todo este proceso licitatorio el Poder Ejecutivo de la República.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a dar lectura, por su orden, a las mociones que han llegado a la Mesa.

Léase la moción presentada por los señores Legisladores Abdala, Bergstein y Fernández Chaves.

(Se lee:)

«1) Subrayar la importancia y la urgencia que para el país significa la construcción de un nuevo Aeropuerto.- 2) Invitar al Poder Ejecutivo a proseguir las subsiguientes etapas de la eventual adjudicación de la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco con la misma transparencia y ecuanimidad con que se inició el presente llamado licitatorio».

-Léase la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna.

(Se lee:)

«Oídas las explicaciones del señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Luis Storace, con relación a la Licitación Pública Internacional N° 001/998, convocada a los efectos de proceder a adjudicar la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco en régimen de concesión de obra pública, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 129 de la Constitución de la República, la Comisión Permanente resuelve: 1) Subrayar la importancia que para el país significa la construcción de un nuevo Aeropuerto.- 2) Advertir al Poder Ejecutivo que el proyecto de resolución enviado por éste al Tribunal de Cuentas propone una decisión inconveniente para los intereses del Estado uruguayo, en atención a los informes de la Comisión Asesora de Adjudicaciones actuante en la licitación.- 3) Exhortar al Poder Ejecutivo a revisar el citado proyecto de resolución, a efectos de dar cabal cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 57 y 59 del Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera (TOCAF)».

-Léase la moción presentada por la señora Legisladora Dalmás y los señores Legisladores Canet y Legnani, por la que se modifica el numeral 3) de la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna.

(Se lee:)

«Exhortar al Poder Ejecutivo a revisar el actual proceso de licitación, a efectos de dar cabal cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 45, 57, 58 y 59 del Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera (TOCAF)».

-Se van a poner a votación las tres mociones por su orden.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la primera moción.

(Se vota:)

-4 en 11. Negativa.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la segunda moción.

(Se vota:)

-7 en 11. **Afirmativa**.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la tercera moción.

(Se vota:)

-4 en 11. **Negativa.**

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: en aras de que este tema va a estar en la órbita del Tribunal de Cuentas, como no conozco la dinámica de la Comisión Permanente, pregunto si no sería conveniente que este organismo contara con la versión taquigráfica de este debate a los efectos de que, eventualmente, si tiene interés, dentro de la independencia de los Poderes, analizara parte del mismo y tuviera el material a mano para poder consultarlo.

Si es de recibo y los demás Legisladores están de acuerdo, creo que el Cuerpo haría muy bien en enviar la discusión al Tribunal de Cuentas para que tenga toda la perspectiva.

SEÑOR CANET.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CANET.- Señor Presidente: hemos presentado una moción alternativa al último numeral de la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna, que tiene en vista no revisar la resolución propuesta por el Poder Ejecutivo, sino el proceso licitatorio, lo que significa replantearse todo el tema.

Esa es nuestra posición; creemos que es lo más conveniente, pero de todas formas vamos a pedir la rectificación de votación porque vamos a acompañar la propuesta del numeral 3) de la moción original del señor Legislador Borsari Brenna.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a rectificar la votación de la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna.

(Se vota:)

-11 en 11. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Queda automáticamente aprobada la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna.

SEÑOR FERNANDEZ CHAVES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR FERNANDEZ CHAVES.- No es así, señor Presidente. Pienso que no correspondía la rectificación en tanto ya se había votado el texto original e, inclusive, fue votado por el señor Legislador Canet. Además, quiero aclarar que lo que se puso a votación fue la rectificación de la votación de la moción y quiero que quede constancia de que eso es lo que ha votado afirmativamente la Bancada del Partido Colorado. Por ello es que fue aprobado por unanimidad. Nosotros no votamos la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna. Consecuentemente, ya que se siguió este procedimiento, lo que solicitamos es que se vote nuevamente la moción del señor Legislador Borsari Brenna para poder señalar nuestra posición.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa comparte totalmente las expresiones del señor Legislador Fernández Chaves y, en consecuencia, se va a votar nuevamente la moción presentada por el señor Legislador Borsari Brenna.

(Se vota:)

-7 en 11. **Afirmativa.**

En discusión la moción formulada por el señor Legislador Abdala en el sentido de enviar la versión taquigráfica de esta sesión al Tribunal de Cuentas.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-11 en 11. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

Agradecemos la presencia del señor Ministro de Defensa Nacional, del señor Subsecretario y de los asesores.

6) SE LEVANTA LA SESION.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 20 y 57)

WILSON SANABRIA

Corrección y Control
División Publicaciones del Senado
Dep. Legal Nº 205147/00